Ontario Northland

< 2000 >

103-00607/

ANNUAL REPORT

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION ____ 3
CHAIR'S MESSAGE ____ 4
PRESIDENT'S MESSAGE ____ 5
RAIL PASSENGER SERVICES ____ 7
MARINE SERVICES ____ 8
RAIL FREIGHT SERVICES ____ 9
BUS SERVICES ____ 10
O.N.TELcom ____ 11
COMMISSION MEMBERS AND PRINCIPAL OFFICERS ____ 12
FINANCIALS ____ 13

INTRODUCTION

The Ontario Northland Transportation Commission (ONTC) was established in 1902 to build the Temiskaming and Northern Ontario Railway. From its initial mandate of constructing a 110-mile railway between North Bay and the Tri-Towns, ONTC's mandate has expanded over the years to meet the needs of Northern Ontario. Headquartered in North Bay, Ontario Northland provides a variety of transportation and telecommunications services.

An Operational Enterprise of the Province, Ontario Northland is a development agency that promotes sustainable economic development by establishing and operating transportation and communication links, including a number of services mandated by the Provincial Government.

Operating primarily in Northeastern Ontario, ONTC's non-commercial (mandated) services include the Northlander (passenger train service between Cochrane and Toronto), the Little Bear and Polar Bear Express (freight and passenger service between Cochrane and Moosonee), the M.S. Chi-Cheemaun (ferry service between the Bruce Peninsula and Manitoulin Island), and the Manitou Island II (barge/ferry service between Moosonee and Moose Factory Island).

Commercial services include rail freight, bus services, O.N.Telcom and the Pelee Island ferry service (operated under contract for the Ministry of Transportation).

MESSAGE FROM THE COMMISSION CHAIR

As this is my first report as Chair of the Commission, I would like to say thank you to my predecessor, Dick Grant, for his contribution to Ontario Northland. On behalf of everyone at Ontario Northland, I offer Dick congratulations on a job well done and all the best in his future endeavours.

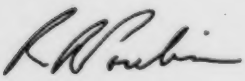
The year 2000 will be remembered as a significant turning point in the long history of Ontario Northland. In March, Northern Development and Mines Minister Tim Hudak directed the Commission to conduct a comprehensive review of all Ontario Northland operations and to prepare a strategy for improving customer service across all divisions. As a direct result of the Minister's instructions, on December 4, I released the Service Improvement Plan, which was developed by KPMG Consulting on behalf of the Commission.

KPMG outlined a number of options for ONTC's business units ranging from maintaining the status quo to internal reorganizations to divesting various Ontario Northland business units to the private sector.

Following a special meeting of the Commission, in which the KPMG report was unanimously endorsed, the recommendations were forwarded to Minister Hudak for consideration by the Ontario government. I invite you to visit the ONTC website at www.ontc.on.ca for more information and to download an executive summary of the KPMG report.

On December 13, the Minister accepted the recommendations and directed the Commission to proceed with implementation.

In closing, I would like to stress that the residents and businesses of northeastern Ontario deserve access to the best possible transportation and communication services that can be provided. I am confident that the Service Improvement Plan will guide the ONTC towards that objective.



Royal Poulin, Chair

MESSAGE FROM THE ACTING PRESIDENT

This year has been dominated by a number of very important challenges for Ontario Northland, the most significant of which is the Service Improvement Plan (SIP) released in December.

In light of the circumstances surrounding the SIP, I would like to assure all stakeholders that it remains business-as-usual at Ontario Northland, especially with respect to the many essential services the organization offers to our customers.

I am pleased and impressed with the professionalism and dedication our staff has demonstrated in continuing to provide our customers with the best possible service.

In March, Ontario Northland suffered a major train derailment in which sulphuric acid leaked into a creek and small lake near Temagami. The derailment resulted in O.N.Rail's main line being closed for ten days, during which time freight and passenger traffic was accommodated to the best of our ability.

One of Ontario Northland's largest freight customers, Falconbridge's Kidd Creek division, announced the development of a new mine that will extend mining operations at Kidd Creek to 2024. This piece of good news for O.N.Rail was underscored by the division's continued success with lumber shipments, where marketing efforts have resulted in an increase in shipments of 500 per cent since 1995.

On the telecommunications side, O.N.Tel was re-launched as O.N.Telcom with an updated look to reflect the changing times in the telecommunications sector. In preparation for competition in the long distance telephone market in Northern Ontario, O.N.Telcom unveiled a new billing system and savings plans in 2000.

Passenger Services implemented a number of initiatives in 2000, including customer comfort improvements to buses and efforts to enhance the Polar Bear Express tourism experience.

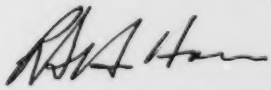
Bus Services reported an increase in ridership on its scheduled routes. The department is also reaping the rewards of a new sales strategy to increase charter revenues.

Marine Services staff turned in a solid effort as the department successfully passed its second annual International Safety Management Code audit. Unfortunately, a labour strike, poor summer weather, and higher fuel prices contributed to a decline in vehicle and passenger ridership. The department continues to make improvements to its product offerings.

Our Corporate Services department – the administrative centre of Ontario Northland – continues to support the entire company with a variety of services such as: communications and public affairs; corporate computer services; corporate planning; corporate realty; finance; human resources; legal services; purchasing; and security.

I want to thank everyone at Ontario Northland for their continuing efforts in making the company a safer place to work and do business.

As we look forward to the many challenges ahead, I offer my congratulations on a job well done in 2000 to everyone at Ontario Northland.



Bob Hutton, Acting President

RAIL PASSENGER SERVICES

A reorganization of the Passenger Services division in 2000 resulted in the creation of three distinct departments: Rail Passenger Services; Bus Services; and Financial Information and Business Support. The purpose of this move was to avoid duplication and concentrate the division's resources on specific customer requirements and areas of responsibilities.

Improvements to the Little Bear and Polar Bear Express train service continued in 2000 with the establishment of new marketing and business alliances with communities and tourism groups. Some of the more significant changes made by the Rail Passenger Services group in 2000 involved the Polar Bear Express. Specific changes included a new automated reservation system, more travel counsellors on board, children's games and entertainment, videos, and an improved public address system. An orientation trip for students and employees of both Ontario Northland and the Town of Cochrane was designed to improve customer service by providing first-hand knowledge.

The relocation of Polar Bear Express sales from Toronto to North Bay created efficiencies through the centralization of customer service functions.

In terms of strategy to draw more tourists to the region, a Polar Bear Express Partners' Workshop was held in March. The purpose of the workshop was to have all parties focus on working together to develop better tourism products in the region and to attract more tourists. All partners agreed to share their marketing strategies in an effort to develop a cooperative approach to improving tourism in the region. Customer comfort, coach reliability and cost improvement were the objectives of the program to convert conventional steam rail coaches over to electric heating and power. Service on the Little Bear was enhanced with the addition of hot meals in the dining car. Ridership on the Little Bear was up more than 13 per cent, increasing from 27,770 in 1999 to 31,569 in 2000.

- Rail Passenger Services operates passenger trains between Toronto and Moosonee. The Northlander operates between Cochrane and Toronto with bus connections to and from Hearst and Timmins.
- The Polar Bear Express is a popular rail excursion that runs between Cochrane and Moosonee during the summer months.
- The Little Bear, one of Canada's last remaining "flag stop" trains, is a year round mixed freight/passenger train operating on the same route between Cochrane and Moosonee.
- The Station Inn is a full-service hotel and restaurant, popular for tourists in the summer and winter.

In keeping with federal legislation and our own safety priorities, Rail Passenger Services filed a Passenger Handling Safety Plan with Transport Canada.

Marine Services

For the second year in a row, Marine Services had no lost sailings due to weather or mechanical problems. However, cool, wet weather (particularly on weekends throughout the sailing season), as well as higher automobile fuel prices, impacted ridership on the Chi-Cheemaun. Vehicle traffic was down 1.71 per cent from 1999 and passenger traffic dropped 6.68 per cent.

- Marine Services are provided by Ontario Northland through the Owen Sound Transportation Company (OSTC).
- OSTC operates provincially mandated ferry services between Tobermory on the Bruce Peninsula and South Baymouth on Manitoulin Island (Chi-Cheemaun).
- The Manitou Island II provides provincially mandated barge service between Moosonee and Moose Factory Island.
- OSTC also provides ferry service on behalf of the Ontario Ministry of Transportation, connecting Kingsville and Leamington, Ontario with Pelee Island and Sandusky, Ohio using the M.V. Jiimaan and the M.V. Pelee Islander.

Marine Services successfully passed its second annual International Safety Management Code audit in 2000, owing largely to a strong effort by all staff members. In addition, the department produced an instructional video on personal passenger safety.

Regular and productive communication between the Community Advisory Committee and the department led to several improvements in customer service, including dinner cruises and on-board activities for children, expanded on-board marketing displays, and cellular payphones for passengers wanting to make reservations from the ship.

A six-week labour strike from April 27 to June 2, resulted in significant drops in passenger and vehicle traffic on the Pelee Island ferry service. Combined vehicle traffic on the two vessels was down 15.75 per cent, while passenger traffic was down 20.95 per cent.

RAIL FREIGHT SERVICES

A very busy year for Rail Freight Services was dominated by one of the most significant derailments in Ontario Northland history. The accident occurred on March 14 near Temagami, Ontario where 29 cars derailed, 25 of which were loaded with sulphuric acid. Although 12 of the cars leaked acid into a nearby creek and small lake, all indications are that remediation efforts to neutralize and clean up the spilled acid were successful. O.N.Rail's main line was blocked for 10 days while traffic was re-routed to minimize impact on our freight customers. Buses filled in for the Northlander. Total cost of the derailment is estimated to be in excess of $8 million, part of which is covered by insurance.

Good news from Falconbridge's Kidd Creek division in Timmins (one of O.N.Rail's largest customers) has a big impact on Ontario Northland. Falconbridge's announcement to extend Kidd Creek mining operations to 2024 bodes extremely well for O.N.Rail.

Our $7 million track maintenance program included the installation of more than 45,000 railway ties, two miles of relay rail, and ballast upgrade on the Island Falls and Temagami Subdivisions.

O.N.Rail's market share in the lumber market continued as a focus of our business in 2000 with the addition of 50 centre-beam lumber cars to the fleet. The total number of lumber carloads increased by 22 per cent during the year. In comparison to 1995 levels, lumber shipments have increased by over 500 per cent. Higher fuel costs have motivated the department to move ahead with the planned implementation of "Smart Start Units," which will increase fuel efficiency in our locomotives.

- Rail Freight Services is engaged in the transportation of mineral and forestry products, as well as chemicals, petroleum and other products to and from northeastern Ontario and northwestern Quebec. The 1,100-mile rail system connects to CN and the Ottawa Valley Railway at North Bay, CN at Rouyn-Noranda and ACR at Hearst.
- Shop Facilities perform a variety of maintenance work, including contract work for external customers.

Our decision to expand the Hallnor Transfer Facility near Timmins continues to pay off, as evidenced by an increase in lumber and oriented strand board shipments of 29 per cent at that location. Another key partnership with the Agrium Mine near Kapuskasing is also paying dividends as shipments increase.

A number of safety initiatives were started in 2000, including a new safety incentive program. Other initiatives included a safety management system in the Tracks and Structures department (where lost-time injuries dropped from 22 to 7), and a Passenger Handling Safety Plan.

BUS SERVICES

Bus Services is pleased to report a ridership increase of more than 5 per cent on its scheduled bus routes, as well as continued success in penetrating bus charter markets in North Bay and Sudbury. The increase in charters is the direct result of a decision last year to designate additional resources to focus on charter sales. Ontario Northland is now the primary provider of coaches for Rivers Tours located in Sudbury, and the North Bay Centennials Jr. A hockey club.

One of Ontario Northland's main strengths in the bus passenger market is the customer appeal of our superior motor coaches. This was further enhanced in September 2000, with the delivery of two new 55-seat motor coaches.

The department also implemented an automated maintenance management system, which is designed to control maintenance costs, assist with effective fleet management and improve the preventive maintenance system.

- Bus Services operates a fleet of 23 buses, six of which are new 55-seat coaches.
- Provides scheduled bus service between northeastern Ontario and Toronto.
- Provides charter and tour services throughout North America.
- Bus Parcel Express (BPX) is a shipping/courier service that is handled through scheduled bus routes throughout Canada.

Safety is always a "Key Result Area" for our operational performance. In 2000, we introduced additional accident investigation training by the Joint Health & Safety Committee (JHSC) in Bus Services.

O.N.Telcom

Telecommunications at Ontario Northland entered a new and exciting era in 2000 with the re-launch of O.N.Tel as "O.N.Telcom." The division received a new look and image to better reflect its expanding line of business and wide range of innovative products and services in the changing marketplace.

As O.N.Telcom continues to prepare for competition in the long distance telephone market, which is expected on January 1, 2002, a number of major business initiatives are being launched. For instance, O.N.Telcom implemented a new billing system and, in October, took over billing for long distance services from the local telephone provider. Having control of billing enabled O.N.Telcom to communicate directly with its customers and launch its own set of innovative long distance savings plans. The transition to a new billing system and the implementation of new long distance plans presented significant challenges for O.N.Telcom and its customers. By December, most of the problems were cleared up and the transition, for the majority of customers, was complete.

O.N.Telcom entered a new market in 2000 through a partnership with the Sault Ste. Marie Public Utilities Commission (PUC). The company has an agreement with the PUC to co-develop products and customers to utilize the PUC's 60-kilometre, high-speed fibre-optic telecommunications network. Other partnerships with companies such as IBM, Cisco Systems and Lucent Technologies, enable O.N.Telcom to offer a powerful array of data and networking products and services to business clients in Northern Ontario.

O.N.Telcom purchased the telecommunications assets of Abitibi-Consolidated in Iroquois Falls, adding 750 customers to the company's local telephone service.

- Serving a population of 150,000 people and covering a 200,000 square kilometre area, O.N.Telcom is the long distance provider in northeastern Ontario.
- Provides a full range of interexchange services over a state-of-the-art network across Northern Ontario.
- Provides local telephone service in Moosonee, Moose Factory, Temagami, Marten River and Iroquois Falls.
- Provides cellular service to the communities of Moosonee and Moose Factory through its O.N.Telcom Mobility product.
- Markets a complete range of data-communications and networking products and services, offering customers total system solutions.
- A strategic business alliance with IBM enables O.N.Telcom to support a wide range of computer hardware and software applications, as well as information technology consulting.
- ONLink, O.N.Telcom's Internet service provider, offers a full range of services in more than 85 communities. During 2000, ONLink began offering high-speed cable access in the Timmins and Sudbury markets.
- Delivers private mobile services for large utilities.

ONTARIO NORTHLAND TRANSPORTATION COMMISSION

COMMISSION MEMBERS

R. Grant – Chair - New Liskeard
(Chair: January 7, 1998 – April 19, 2000)
(Commissioner: July 3, 1996 – January 6, 1998)

R. Poulin – Chair - West Nipissing
(April 19, 2000 – July 2, 2002)

V. Monestime Belter – Commissioner - Mattawa
(July 3, 1996 – July 2, 2001)

W.P. Clement – Commissioner - Sudbury
(July 3, 1996 – July 2, 2001)

R. Fortier – Commissioner - Cochrane
(February 17, 1999 – July 2, 2000)

S.L. Hacio – Commissioner - Thunder Bay
(July 3, 1998 – July 2, 2001)

B. Hopkins – Commissioner - Tobermory
(February 25, 1998 – July 2, 2002)

L. Jeffries – Commissioner - Moose Factory
(December 18, 1998 – March 8, 2000)

K. Okell – Commissioner - North Bay
(July 26, 1996 – July 2, 2001)

L. Richards – Commissioner - Timmins
(July 3, 1996 – July 2, 2001)

R.J. Richardson – Commissioner - North Bay
(July 30, 1996 – July 2, 2001)

PRINCIPAL OFFICERS

K.J. Wallace
President & CEO (January - December)

R.S. Hutton
Acting President (December)
Vice-President Corporate Services (January - December)

S.G. Carmichael
Vice-President Transportation Services (January - December)

B.R. Wheeler
Vice-President, O.N.Telcom (January - December)

R.M. Thompson
Counsel (January - December)

Management's Responsibility

The Ontario Northland Transportation Commission's management is responsible for the integrity and fair presentation of the consolidated financial statements and other information included in the annual report. The consolidated financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The preparation of financial statements necessarily involves the use of management's judgment and best estimates, particularly when transactions affecting the current accounting period cannot be determined with certainty until future periods. All financial information in the annual report is consistent with the consolidated financial statements.

The Commission maintains systems of internal accounting controls designed to provide reasonable assurance that the financial information is accurate and reliable and that company assets and liabilities are adequately accounted for and assets safeguarded.

The consolidated financial statements have been reviewed by the Commission's Audit and Finance Committee and have been approved by its Governing Board of Commissioners. In addition, the consolidated financial statements have been audited by the Ontario Provincial Auditor, whose report follows.

R.R. Poulin
Acting CEO

R.S. Hutton
Acting President

North Bay, Ontario
April 14, 2001

Auditor's Report

To the Ontario Northland Transportation Commission
and to the Minister of Northern Development and Mines

I have audited the consolidated balance sheet of the Ontario Northland Transportation Commission as at December 31, 2000 and the consolidated statements of operations and retained earnings, contributed surplus and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Commission's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Commission as at December 31, 2000 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

J.R. McCarter, CA
Assistant Provincial Auditor

Toronto, Ontario
April 14, 2001

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Balance Sheet

(dollars in thousands)

December 31	2000	1999
Assets		
Current		
Accounts receivable (Notes 2 and 7)	$ 31,321	$ 22,421
Inventory	9,845	9,565
Prepaid expenses	319	830
	41,485	32,816
Self-Insurance Fund (Notes 1 and 7)		
- Market value $2,871; (1999 - $4,333)	2,808	4,327
Long-term receivables (Note 13)	-	2,864
Investment in capital assets (Schedule 1) (Note 10)	248,275	243,157
Accrued Pension Benefit Asset (Note 3)	124,724	12,382
	$ 417,292	$ 295,546
Liabilities and Province of Ontario Equity		
Current		
Bank loans and overdrafts (Note 2)	$ 12,859	$ 5,656
Accounts payable and accrued liabilities	22,045	17,797
Current portion of long-term debt (Note 4)	2,004	1,707
Deferred revenue	346	582
	37,254	25,742
Provision for Self-Insurance (Notes 1 and 7)	2,808	4,327
Long-term debt (Note 4)	68,023	68,475
Accrued Non-Pension Benefit Obligation (Note 3)	48,998	-
	157,083	98,544
Contingencies/Commitments (Note 9)		
Province of Ontario Equity		
Contributed surplus	25,319	24,288
Retained earnings	234,890	172,714
	260,209	197,002
	$ 417,292	$ 295,546

Approved on behalf of the Commission:

R.R. Poulin, Chair and Acting CEO

R.S. Hutton, Acting President

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Balance Sheet

(dollars in thousands)

December 31	2000	1999
Assets		
Current		
Accounts receivable (Notes 2 and 7)	$ 31,321	$ 22,421
Inventory	9,845	9,565
Prepaid expenses	319	830
	41,485	32,816
Self-Insurance Fund (Notes 1 and 7)		
- Market value $2,871; (1999 - $4,333)	2,808	4,327
Long-term receivables (Note 13)	-	2,864
Investment in capital assets (Schedule 1) (Note 10)	248,275	243,157
Accrued Pension Benefit Asset (Note 3)	124,724	12,382
	$ 417,292	$ 295,546
Liabilities and Province of Ontario Equity		
Current		
Bank loans and overdrafts (Note 2)	$ 12,859	$ 5,656
Accounts payable and accrued liabilities	22,045	17,797
Current portion of long-term debt (Note 4)	2,004	1,707
Deferred revenue	346	582
	37,254	25,742
Provision for Self-Insurance (Notes 1 and 7)	2,808	4,327
Long-term debt (Note 4)	68,023	68,475
Accrued Non-Pension Benefit Obligation (Note 3)	48,998	-
	157,083	98,544
Contingencies/Commitments (Note 9)		
Province of Ontario Equity		
Contributed surplus	25,319	24,288
Retained earnings	234,890	172,714
	260,209	197,002
	$ 417,292	$ 295,546

Approved on behalf of the Commission:

R.R. Poulin, Chair and Acting CEO

R.S. Hutton, Acting President

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Statement of Contributed Surplus

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2000	1999
Balance - beginning of year	$ 24,288	$ 24,000
Add: Contributions from Province of Ontario	1,742	1,092
Less: Amortization	711	804
Balance - end of year	$ 25,319	$ 24,288

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Statement of Operations and Retained Earnings

(dollars in thousands)

For the year ended December 31		2000		1999
Operating Revenues (Schedule 2)	$	155,577	$	144,094
Operating Expenses (Schedule 2)		135,517		130,505
Operating Income		20,060		13,589
Other Operating Expenses				
Amortization (Schedule 2)		12,109		10,421
Derailment costs (Note 7)		2,500		-
Investment and other income		(8)		(10)
Interest expense (Schedule 2)		2,369		1,569
Gain on sale of capital assets (Schedule 2)		(1,296)		(372)
Write-down of real property (Note 15)		2,303		-
		17,977		11,608
Net income for the year		2,083		1,981
Retained earnings, beginning of year		172,714		170,733
Change in accounting policy (Note 3)		60,093		-
Retained earnings, end of year	$	234,890	$	172,714

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Statement of Contributed Surplus

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2000	1999
Balance - beginning of year	$ 24,288	$ 24,000
Add: Contributions from Province of Ontario	1,742	1,092
Less: Amortization	711	804
Balance - end of year	$ 25,319	$ 24,288

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Statement of Operations and Retained Earnings

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2000	1999
Operating Revenues (Schedule 2)	$ 155,577	$ 144,094
Operating Expenses (Schedule 2)	135,517	130,505
Operating Income	20,060	13,589
Other Operating Expenses		
Amortization (Schedule 2)	12,109	10,421
Derailment costs (Note 7)	2,500	-
Investment and other income	(8)	(10)
Interest expense (Schedule 2)	2,369	1,569
Gain on sale of capital assets (Schedule 2)	(1,296)	(372)
Write-down of real property (Note 15)	2,303	-
	17,977	11,608
Net income for the year	2,083	1,981
Retained earnings, beginning of year	172,714	170,733
Change in accounting policy (Note 3)	60,093	-
Retained earnings, end of year	$ 234,890	$ 172,714

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Statement of Cash Flows

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2000	1999
Cash provided by (used in)		
Operating activities		
Net income for the year	$ 2,083	$ 1,981
Items not affecting cash		
Amortization (Schedule 2)	12,109	10,421
Gain on disposal of capital assets	(1,296)	(372)
Write-down of real property and other	945	-
	13,841	12,030
Changes in non-cash working capital balances		
Accounts receivable	(6,038)	(4,301)
Inventory	(280)	1,452
Prepaid expenses	511	(305)
Accounts payable and accrued liabilities	4,248	4,572
Deferred revenue	(236)	140
	12,046	13,588
Investing activities		
Investment in capital assets	(19,354)	(37,902)
Proceeds from self-insurance fund	3,000	-
Proceeds from sale of capital assets	2,011	940
(Decrease) increase in other assets	(294)	870
	(14,637)	(36,092)
Financing activities		
Reduction of long-term debt (Note 4)	(1,755)	(487)
Proceeds from long-term debt (Note 4)	-	21,817
Derailment costs paid out of self-insurance fund	(3,000)	-
Contributions from the Province of Ontario	1,742	1,092
Bank loans and overdrafts	7,203	82
Other liabilities	(1,599)	-
	2,591	22,504
Change in cash and cash equivalents during the year	-	-
Cash and equivalents, beginning of year	-	-
Cash and equivalents, end of year	$ -	$ -
Supplemental disclosure of cash flow information:		
Interest paid during the year and included in net income	$ 2,389	$ 1,569
Non-Cash investing and financing activity:		
Assumption of long-term debt to acquire assets	$ 1,600	$ -

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Schedule of Investment in Capital Assets
Schedule 1

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	Cost	Accumulated Amortization	2000 Net Book Value	1999 Net Book Value
Rail Services				
Roadway	$ 184,950	$ 67,471	**$ 117,479**	$ 109,165
Buildings	35,399	11,733	**23,666**	24,242
Equipment	74,052	31,958	**42,094**	43,451
Under construction	2,890	-	**2,890**	6,157
Telecommunications				
Equipment	114,282	69,745	**44,537**	42,463
Buildings	3,522	1,506	**2,016**	2,034
Under construction	4,502	-	**4,502**	1,926
Marine Services (Owen Sound)				
Vessels	12,959	11,231	**1,728**	2,055
Land and buildings	126	49	**77**	79
Equipment	280	263	**17**	28
Bus Services				
Coaches	8,641	3,288	**5,353**	4,848
Under construction	-	-	**-**	164
Marine Services (North Bay and Moosonee)				
Vessels	385	274	**111**	122
Buildings	1	1	**-**	-
Development				
Land and buildings	5,607	2,452	**3,155**	5,773
Land held for resale	650	-	**650**	650
	$ 448,246	$ 199,971	**$ 248,275**	$ 243,157

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Statement of Cash Flows

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2000	1999
Cash provided by (used in)		
Operating activities		
Net income for the year	$ 2,083	$ 1,981
Items not affecting cash		
Amortization (Schedule 2)	12,109	10,421
Gain on disposal of capital assets	(1,296)	(372)
Write-down of real property and other	945	-
	13,841	12,030
Changes in non-cash working capital balances		
Accounts receivable	(6,038)	(4,301)
Inventory	(280)	1,452
Prepaid expenses	511	(305)
Accounts payable and accrued liabilities	4,248	4,572
Deferred revenue	(236)	140
	12,046	13,588
Investing activities		
Investment in capital assets	(19,354)	(37,902)
Proceeds from self-insurance fund	3,000	-
Proceeds from sale of capital assets	2,011	940
(Decrease) increase in other assets	(294)	870
	(14,637)	(36,092)
Financing activities		
Reduction of long-term debt (Note 4)	(1,755)	(487)
Proceeds from long-term debt (Note 4)	-	21,817
Derailment costs paid out of self-insurance fund	(3,000)	-
Contributions from the Province of Ontario	1,742	1,092
Bank loans and overdrafts	7,203	82
Other liabilities	(1,599)	-
	2,591	22,504
Change in cash and cash equivalents during the year	-	-
Cash and equivalents, beginning of year	-	-
Cash and equivalents, end of year	$ -	$ -
Supplemental disclosure of cash flow information:		
Interest paid during the year and included in net income	$ 2,369	$ 1,569
Non-Cash investing and financing activity:		
Assumption of long-term debt to acquire assets	$ 1,600	$ -

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Schedule of Investment in Capital Assets
Schedule 1

(dollars in thousands)

For the year ended December 31			2000	1999
	Cost	Accumulated Amortization	Net Book Value	Net Book Value
Rail Services				
Roadway	$ 184,950	$ 67,471	**$ 117,479**	$ 109,165
Buildings	35,399	11,733	**23,666**	24,242
Equipment	74,052	31,958	**42,094**	43,451
Under construction	2,890	-	**2,890**	6,157
Telecommunications				
Equipment	114,282	69,745	**44,537**	42,463
Buildings	3,522	1,506	**2,016**	2,034
Under construction	4,502	-	**4,502**	1,926
Marine Services (Owen Sound)				
Vessels	12,959	11,231	**1,728**	2,055
Land and buildings	126	49	**77**	79
Equipment	280	263	**17**	28
Bus Services				
Coaches	8,641	3,288	**5,353**	4,848
Under construction	-	-	**-**	164
Marine Services (North Bay and Moosonee)				
Vessels	385	274	**111**	122
Buildings	1	1	**-**	-
Development				
Land and buildings	5,607	2,452	**3,155**	5,773
Land held for resale	650	-	**650**	650
	$ 448,246	$ 199,971	**$ 248,275**	$ 243,157

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses
Schedule 2

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2000	1999
Rail Services		
Sales revenue (Note 6)	$ 61,058	$ 55,973
Government reimbursement (Note 5)	14,423	9,531
Operating revenue	75,481	65,504
Operating expense	65,353	65,042
Operating income	10,128	462
Amortization	6,702	5,372
Gain on sale of capital assets	(258)	(34)
Interest expense	1,978	1,409
Net income (loss) from operations	1,706	(6,285)
Telecommunications		
Sales revenue (Note 6)	60,190	58,782
Operating expense	44,254	40,008
Operating income	15,936	18,774
Amortization	4,476	4,131
(Gain) loss on sale of capital assets	(2)	2
Net income from operations	11,462	14,641
Bus Services		
Sales revenue	9,242	8,720
Operating expense	7,840	8,046
Operating income	1,402	674
Amortization	510	550
Gain on sale of capital assets	(114)	(146)
Net income from operations	1,006	270
Marine Services (Owen Sound)		
Sales revenue	5,410	5,488
Government reimbursement (Note 5)	904	890
Operating revenue	6,314	6,378
Operating expense	6,452	6,091
Operating (loss) income	(138)	287
Amortization	32	41
Net (loss) income from operations	(170)	246

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses
Schedule 2

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2000	1999
Marine Services (Pelee Island) (Note 14)		
Sales revenue	**3,611**	3,459
Operating expense	**3,311**	3,159
Net income from operations	**300**	300
Marine Services (Moosonee)		
Sales revenue	**154**	142
Government reimbursement (Note 5)	**65**	50
Operating revenue	**219**	192
Operating expense	**225**	189
Net (loss) income from operations	**(6)**	3
Air Service Contracts		
Government reimbursement (Notes 5 and 8)	**-**	694
Operating expense	**152**	518
Net (loss) income from operations	**(152)**	176
Rental Properties		
Sales revenue	**520**	365
Operating expense	**428**	331
Operating income	**92**	34
Amortization	**118**	25
Gain on sale of capital assets	**(165)**	(194)
Net income from operations	**139**	203
Administration		
Operating expense	**7,502**	7,121
Operating loss	**(7,502)**	(7,121)
Amortization	**271**	302
Gain on sale of capital assets	**(757)**	-
Interest expense	**391**	160
Net loss from operations	**(7,407)**	(7,583)

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses
Schedule 2

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2000	1999
Rail Services		
Sales revenue (Note 6)	$ 61,058	$ 55,973
Government reimbursement (Note 5)	14,423	9,531
Operating revenue	75,481	65,504
Operating expense	65,353	65,042
Operating income	10,128	462
Amortization	6,702	5,372
Gain on sale of capital assets	(258)	(34)
Interest expense	1,978	1,409
Net income (loss) from operations	1,706	(6,285)
Telecommunications		
Sales revenue (Note 6)	60,190	58,782
Operating expense	44,254	40,008
Operating income	15,936	18,774
Amortization	4,476	4,131
(Gain) loss on sale of capital assets	(2)	2
Net income from operations	11,462	14,641
Bus Services		
Sales revenue	9,242	8,720
Operating expense	7,840	8,046
Operating income	1,402	674
Amortization	510	550
Gain on sale of capital assets	(114)	(146)
Net income from operations	1,006	270
Marine Services (Owen Sound)		
Sales revenue	5,410	5,488
Government reimbursement (Note 5)	904	890
Operating revenue	6,314	6,378
Operating expense	6,452	6,091
Operating (loss) income	(138)	287
Amortization	32	41
Net (loss) income from operations	(170)	246

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses
Schedule 2

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2000	1999
Marine Services (Pelee Island) (Note 14)		
Sales revenue	3,611	3,459
Operating expense	3,311	3,159
Net income from operations	300	300
Marine Services (Moosonee)		
Sales revenue	154	142
Government reimbursement (Note 5)	65	50
Operating revenue	219	192
Operating expense	225	189
Net (loss) income from operations	(6)	3
Air Service Contracts		
Government reimbursement (Notes 5 and 8)	-	694
Operating expense	152	518
Net (loss) income from operations	(152)	176
Rental Properties		
Sales revenue	520	365
Operating expense	428	331
Operating income	92	34
Amortization	118	25
Gain on sale of capital assets	(165)	(194)
Net income from operations	139	203
Administration		
Operating expense	7,502	7,121
Operating loss	(7,502)	(7,121)
Amortization	271	302
Gain on sale of capital assets	(757)	-
Interest expense	391	160
Net loss from operations	(7,407)	(7,583)

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses
Schedule 2

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2000	1999
Total Operations		
Sales revenue	**140,185**	132,929
Government reimbursement (Note 5)	**15,392**	11,165
Operating revenue	**155,577**	144,094
Operating expense	**135,517**	130,505
Operating income	**20,060**	13,589
Amortization	**12,109**	10,421
Gain on sale of capital assets	**(1,298)**	(372)
Interest expense	**2,369**	1,569
Net income from operations	**$ 6,878**	$ 1,971

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Consolidated Schedule of Operating Revenues and Expenses
Schedule 2

(dollars in thousands)

For the year ended December 31	2000	1999
Total Operations		
Sales revenue	140,185	132,929
Government reimbursement (Note 5)	15,392	11,165
Operating revenue	155,577	144,094
Operating expense	135,517	130,505
Operating income	20,060	13,589
Amortization	12,109	10,421
Gain on sale of capital assets	(1,296)	(372)
Interest expense	2,369	1,569
Net income from operations	$ 6,878	$ 1,971

The accompanying summary of significant accounting policies and notes are an integral part of these consolidated financial statements.

Ontario Northland Transportation Commission
Summary of Significant Accounting Policies

December 31, 2000

Nature of Business

The Ontario Northland Transportation Commission, an Operational Enterprise of the Ontario government, delivers a variety of commercial and non-commercial services, including rail freight, passenger rail, bus, marine transportation and telecommunications.

Going Concern

These financial statements have been prepared on a going concern basis. On December 4, 2000, the Commission accepted the recommendations of a Service Improvement Plan performed by an independent consulting firm. On December 13, 2000, the Minister of Northern Development and Mines accepted the recommendations of the Commission and directed it to implement the recommendations in two phases.

As part of Phase I the Minister has directed the ONTC to pursue:

- The divestment of ONTelcom
- The divestment or leasing of the Cochrane Station Inn
- The reorganization of ONTC's marine operations (Owen Sound Transportation Company) into a separate agency operated out of Owen Sound
- Improvements to the motor coach service
- Enhancing tourism opportunities in the area the Polar Bear Express operates

During Phase II the ONTC has been further directed, commencing in Summer 2001, to:

- Explore options to divest Ontario Northland's rail freight services through alternative delivery
- Determine alternative delivery of the Northlander, the Little Bear and the Polar Bear rail service

As of the date of financial statement preparation, there are plans to adopt the above-noted actions, however, these financial statements do not reflect any adjustments that might be necessary to assets or liabilities of the Commission such as costs of restructuring or disclosure that may be appropriate should it carry out one or more of the above-noted actions.

Ontario Northland Transportation Commission
Summary of Significant Accounting Policies

December 31, 2000

Employee Future Benefits

Effective January 1, 2000, the Commission adopted the new recommendations of the Canadian Institute of Chartered Accountants Handbook section 3461, Employee Future Benefits. The new recommendations have been adopted on a retroactive basis without restatement. The impact of prior years has been reflected as an adjustment to opening retained earnings.

Pension Plans

The Commission maintains a defined benefit pension plan for its employees. The obligations under the plan are determined using the accrued benefit method reflecting projected benefits for services rendered to date. Pension fund assets are valued using current market values. The Accrued Pension Benefit Asset or Obligation and expenses are determined annually by independent actuaries in accordance with accepted actuarial practice using management's best estimates.

Non-Pension Benefit Plans

The Commission offers non-pension post-retirement benefits such as group life, health care and long-term disability to employees through defined benefit plans. The costs associated with these future benefits are actuarially determined using the projected benefits method prorated on service and best estimate assumptions. Commencing January 1, 2000, the Commission also accrues workers' compensation costs in this manner.

Both Pension and Non-Pension expenses consist of current service costs, interest and adjustments arising from plan amendments, changes in assumptions and experience gains or losses. Experience gains or losses are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service life of the employees covered by the plans. These expenses are recorded in the year in which employees render services to the Commission (See Note 3).

Basis of Accounting

These consolidated financial statements are prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles. They include the accounts of the Commission and its wholly-owned subsidiaries, Ontario Northland International Consulting Services Inc., O.N.Tel Inc., Star Transfer Limited, The Owen Sound Transportation Company Limited, Air-Dale Limited and Nipissing Central Railway Company.

Ontario Northland Transportation Commission
Summary of Significant Accounting Policies

December 31, 2000

Revenue Recognition

Transportation revenues are generally recognized on completion of movements, with interline movements being treated as complete when the shipment is turned over to the connecting carrier. Revenues from other sources are recognized when earned, with the exception of federal government reimbursements. Reimbursements, upon audit verification of yearly losses are recorded on a cash basis. Advance payments made prior to final determination of losses are recorded on an accrual basis. Telecommunications toll revenue adjustments are recognized when measurement is reasonable.

Inventory

With the exception of used rail, all materials and supplies are valued at average cost. Used rail is shown at unamortized book value determined at the time of retirement.

Investment in Capital Assets and Amortization

Capital assets are stated at acquisition cost. Amortization is calculated using the straight-line method over the estimated service lives of the assets.

The estimated service lives for principal categories of assets are as follows:

Roadway - main line and branches	20 to 50 years
Railway diesel locomotives	25 years
Railway cars	33 years
Marine vessels	20 to 30 years
Buildings	50 years
Telecommunications equipment	15 years
Vehicles	3 years
Computer equipment	5 years
Coaches	12 years

The Province of Ontario reimburses the Commission for the cost of certain capital assets purchased for use in operations designated as non-commercial by the Province. The Commission records these assets at their original cost together with an offsetting credit to contributed surplus. Annual amortization on these capital assets is recorded as a reduction of contributed surplus.

Self-Insurance Fund

The self-insurance fund assets are stated at acquisition cost.

Income Taxes

As an agency of the Province of Ontario, the Commission is exempt from income taxes. This exemption extends to its wholly-owned subsidiaries, and accordingly no tax provision is recorded in these financial statements.

Accounting Estimates

Preparation of the financial statements in conformity with generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Actual results could differ from those estimated.

December 31, 2000

1. Self-Insurance Fund

The Commission follows the policy of self-insuring for damages from rolling stock derailments and for cargo damage. Annual contributions to the self-insurance fund consist of a $100,000 premium paid by the Commission in addition to investment income earned on fund assets. Fund assets are comprised of investments in federal and provincial government bonds and cash in the amount of $1,808,000 and the Commission charged an additional $1,000,000 to operations in fiscal 2000 that will be paid into the fund in fiscal 2001.

Interest rates on the above-mentioned bonds vary from 7.10% to 14.25% per annum. Maturity dates on these investments are staggered ranging from January 1, 2001 to October 16, 2006. This fund and the corresponding reserve for self-insurance decreased in fiscal 2000 due to a significant claim against the fund for costs incurred by the Commission as a result of a derailment of one of its freight trains (see Note 7).

2. Operating Line of Credit

The Commission has a demand operating line of credit with a Canadian Chartered Bank, bearing interest at the bank's prime rate less 0.5%. The maximum draws that can be advanced on this operating line are $12,000,000. Included in bank loans and overdrafts at year end are draws on the operating line of $9,600,000 (1999 - $4,200,000). The collateral security on the credit facility agreement is accounts receivable.

Subsequent to year end, the Commission has made an application to obtain an Order-in-Council authorizing the Commission to increase its operating line credit facility to $15 million from its current maximum of $12 million.

3. Employee Future Benefits

As stated previously, the Commission adopted the new recommendations for accounting for employee future benefits. The Commission applied the new recommendations retroactively without restating prior years, by reflecting the change as an adjustment to opening retained earnings. The cumulative effect of adopting the new recommendations as at January 1, 2000, was to increase the opening balance of retained earnings by $60,093,000, increase the opening balance of the accrued pension benefit asset by $107,474,000 and increase the opening balance of the accrued non-pension benefit obligation by $47,381,000.

The Commission is the trustee for its contributory pension plan, which covers all permanent staff. The pension fund assets primarily include marketable securities, real estate and corporate and government bonds, which are invested by professional investment managers.

Included in the accrued non-pension benefit obligation is workers' compensation benefits in the amount of $11,656,000. This amount has been determined from the most recent available actuarial calculations provided by the Workplace Safety & Insurance Board as at December 31, 1999. The valuation at December 31, 2000 is not expected to be ready until after the date of financial statement preparation. It is management's opinion that the balance at December 31, 2000 will not be significantly different.

December 31, 2000

3. Employee Future Benefits (continued)

a. Accrued Pension Benefit Assets

	2000	1999
Projected benefit obligations	**$ 327,538,000**	$ 347,136,000
Market value of plan assets	**455,058,000**	407,665,000
Surplus	**127,520,000**	60,529,000
Accrued benefit assets - beginning of year	**12,382,000**	13,318,000
Adjustment related to adoption of new standard	**107,474,000**	-
Recovery/(expense)	**4,574,000**	(3,082,000)
Funding contributions	**294,000**	2,146,000
Accrued benefit assets - end of year	**$ 124,724,000**	$ 12,382,000

b. Accrued Non-Pension Benefit Obligation

	2000	1999
Accrued benefit obligation	**$ 47,381,000**	$ -
Market value of plan assets	**-**	-
Unfunded liability	**47,381,000**	-
Accrued benefit liability - beginning of year	**-**	-
Transitional obligation	**47,381,000**	-
Expense	**3,216,000**	-
Funding contributions	**(1,599,000)**	-
Accrued benefit liability - end of year	**$ 48,998,000**	$ -

c. Components of Net Periodic Pension Benefit Expense (Recovery)

	2000	1999
Current service cost (net of employee contributions)	**$ 5,503,000**	$ 4,631,000
Interest on accrued benefit obligation	**21,009,000**	19,456,000
Expected return on plan assets	**(31,086,000)**	(21,445,000)
Net amortization for the year	**-**	440,000
	$ (4,574,000)	$ 3,082,000

December 31, 2000

3. **Employee Future Benefits** (continued)

a. **Accrued Pension Benefit Assets**

	2000	1999
Projected benefit obligations	$ 327,538,000	$ 347,136,000
Market value of plan assets	455,058,000	407,665,000
Surplus	127,520,000	60,529,000
Accrued benefit assets - beginning of year	12,382,000	13,318,000
Adjustment related to adoption of new standard	107,474,000	-
Recovery/(expense)	4,574,000	(3,082,000)
Funding contributions	294,000	2,146,000
Accrued benefit assets - end of year	$ 124,724,000	$ 12,382,000

b. **Accrued Non-Pension Benefit Obligation**

	2000	1999
Accrued benefit obligation	$ 47,381,000	$ -
Market value of plan assets	-	-
Unfunded liability	47,381,000	-
Accrued benefit liability - beginning of year	-	-
Transitional obligation	47,381,000	-
Expense	3,216,000	-
Funding contributions	(1,599,000)	-
Accrued benefit liability - end of year	$ 48,998,000	$ -

c. **Components of Net Periodic Pension Benefit Expense (Recovery)**

	2000	1999
Current service cost (net of employee contributions)	$ 5,503,000	$ 4,631,000
Interest on accrued benefit obligation	21,009,000	19,456,000
Expected return on plan assets	(31,086,000)	(21,445,000)
Net amortization for the year	-	440,000
	$ (4,574,000)	$ 3,082,000

December 31, 2000

3. **Employee Future Benefits** (continued)

d. **Components of Net Periodic Non-Pension Benefit Expense**

	2000	1999
Current service cost (net of employee contributions)	$ 638,000	$ -
Interest on accrued benefit obligation	2,578,000	-
	$ 3,216,000	$ -

e. **Weighted Average Assumptions**

Discount rate - pension	7.00	7.25
Discount rate - non pension	7.25	-
Expected long-term rate of return on plan assets	7.50	5.75
Rate of compensation increase	4.00	4.00
Medical cost increases	4.50 % to 9.0%	-

4. **Long-term Debt**

	2000	1999
Loan from Province of Ontario, non-interest bearing with no specific terms of repayment.	$ 35,208,000	$ 35,208,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.64% per annum, blended monthly payments of $43,000 for 10 years beginning May 1, 1998.	3,097,000	3,430,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.60% per annum, blended monthly payments of $156,000 for 15 years beginning January 1, 2000.	18,177,000	19,014,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 6.37% per annum, blended monthly payments of $109,000 for 15 years beginning September 1, 1999.	11,991,000	12,530,000
Vendor take-back loan on an asset purchase that bears 0% interest, repayable over 8 years in accordance with the terms of the purchase agreement.	1,554,000	-
	70,027,000	70,182,000
Less current portion	2,004,000	1,707,000
	$ 68,023,000	$ 68,475,000

December 31, 2000

4. Long-term Debt (continued)

Payments required in the next five years and thereafter are as follows:

2001	$ 2,004,000
2002	2,111,000
2003	2,225,000
2004	2,345,000
2005	2,473,000
Thereafter	58,869,000
	$ 70,027,000

5. Government Reimbursement

In accordance with a Memorandum of Understanding between the Commission and the Ministry of Northern Development and Mines, certain operations of the Commission have been designated as non-commercial. The Commission and the Ministry entered into a fixed price contract, which defined the amount of compensation, which the Province of Ontario provided for the year 2000. The provincial government has extended the one-time compensation to offset losses on the passenger train services initially paid in 1999. In 2000, these payments, which are included below, amounted to $4,000,000 (1999 - $3,800,000). In 1999, the provincial government provided one-time compensation to offset losses on the provision of air services to communities affected by the closure of the Air Services division (norOntair), in the amount of $692,000.

A portion of the operating loss of the weekday passenger train service between North Bay and Toronto is reimbursed by the National Transportation Agency of Canada under Section 270 of the Railway Act. The federal government revoked the Railway Act during 1996 and replaced it with the Canada Transportation Act. Negotiations between the Commission and Transport Canada concluded in 1996. The amount of annual reimbursement has been fixed at $2,500,000 for a five-year period expiring in 2001. At the date of financial statement preparation, the Commission was in negotiations with the federal government to extend the agreement.

Details of Government reimbursement are as follows:

	2000	1999
From Province of Ontario:		
Rail - Passenger Service and Moosonee Branch	**$ 11,924,000**	$ 7,030,000
Air Service Contracts	**-**	692,000
Marine Services (Moosonee)	**65,000**	50,000
Marine Services (Owen Sound)	**904,000**	890,000
	12,893,000	8,662,000
From Transport Canada:		
Current year's operations	**2,500,000**	2,500,000
	$ 15,393,000	$ 11,162,000

December 31, 2000

3. Employee Future Benefits (continued)

d. Components of Net Periodic Non-Pension Benefit Expense

	2000	1999
Current service cost (net of employee contributions)	$ 638,000	$ -
Interest on accrued benefit obligation	2,578,000	-
	$ 3,216,000	$ -

e. Weighted Average Assumptions

Discount rate - pension	7.00	7.25
Discount rate - non pension	7.25	-
Expected long-term rate of return on plan assets	7.50	5.75
Rate of compensation increase	4.00	4.00
Medical cost increases	4.50 % to 9.0%	-

4. Long-term Debt

	2000	1999
Loan from Province of Ontario, non-interest bearing with no specific terms of repayment.	$ 35,208,000	$ 35,208,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.64% per annum, blended monthly payments of $43,000 for 10 years beginning May 1, 1998.	3,097,000	3,430,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 5.60% per annum, blended monthly payments of $156,000 for 15 years beginning January 1, 2000.	18,177,000	19,014,000
Loan from Ontario Financing Authority, bearing interest at 6.37% per annum, blended monthly payments of $109,000 for 15 years beginning September 1, 1999.	11,991,000	12,530,000
Vendor take-back loan on an asset purchase that bears 0% interest, repayable over 8 years in accordance with the terms of the purchase agreement.	1,554,000	-
	70,027,000	70,182,000
Less current portion	2,004,000	1,707,000
	$ 68,023,000	$ 68,475,000

December 31, 2000

4. Long-term Debt (continued)

Payments required in the next five years and thereafter are as follows:

2001	$ 2,004,000
2002	2,111,000
2003	2,225,000
2004	2,345,000
2005	2,473,000
Thereafter	58,869,000
	$ 70,027,000

5. Government Reimbursement

In accordance with a Memorandum of Understanding between the Commission and the Ministry of Northern Development and Mines, certain operations of the Commission have been designated as non-commercial. The Commission and the Ministry entered into a fixed price contract, which defined the amount of compensation, which the Province of Ontario provided for the year 2000. The provincial government has extended the one-time compensation to offset losses on the passenger train services initially paid in 1999. In 2000, these payments, which are included below, amounted to $4,000,000 (1999 - $3,800,000). In 1999, the provincial government provided one-time compensation to offset losses on the provision of air services to communities affected by the closure of the Air Services division (norOntair), in the amount of $692,000.

A portion of the operating loss of the weekday passenger train service between North Bay and Toronto is reimbursed by the National Transportation Agency of Canada under Section 270 of the Railway Act. The federal government revoked the Railway Act during 1996 and replaced it with the Canada Transportation Act. Negotiations between the Commission and Transport Canada concluded in 1996. The amount of annual reimbursement has been fixed at $2,500,000 for a five-year period expiring in 2001. At the date of financial statement preparation, the Commission was in negotiations with the federal government to extend the agreement.

Details of Government reimbursement are as follows:

	2000	1999
From Province of Ontario:		
Rail - Passenger Service and Moosonee Branch	$ 11,924,000	$ 7,030,000
Air Service Contracts	-	692,000
Marine Services (Moosonee)	65,000	50,000
Marine Services (Owen Sound)	904,000	890,000
	12,893,000	8,662,000
From Transport Canada:		
Current year's operations	2,500,000	2,500,000
	$ 15,393,000	$ 11,162,000

December 31, 2000

6. Commission Revenues

The Commission's Telecommunications Division has a traffic agreement with Bell Canada that covers all long distance services that either originate within and terminate outside, or originate outside and terminate within, the Commission's service area. Bell Canada gave notice that they wished to terminate this agreement in 1997. The CRTC determined that the existing agreement be made interim, effective January 1, 1998 until a new agreement could be established between both parties. In 1998, Bell Canada filed an application with the CRTC requesting termination of the current agreement with future revenue settlements to be made on the basis of Carrier Access Tariffs (CAT). During fiscal 2000, the CRTC concurred with the Bell Canada application and directed that, effective January 1, 1998, revenue settlements be made on CAT based methodology.

During 2000, the Rail Services Division derived 44% (1999 - 49%) of its revenue from three major customers.

7. Derailment Costs

On March 14, 2000, one of the Commission's freight trains derailed in a remote area of northeastern Ontario. The train carried, in addition to other commodities, sulphuric acid. The cumulative costs of the accident as of December 31, 2000 were determined to be $8,500,000. Any additional costs that are not covered by the self-insurance or third-party insurance are expensed in the period in which they are incurred. The fiscal 2000 expense is determined as follows:

	2000	1999
Total derailment costs	$ 8,500,000	$ -
Less: recovered from self-insurance fund	3,000,000	-
Less: receivable from third-party insurance (net of a $2,000,000 deductible)	3,000,000	-
Operating expense recognized during the year	$ 2,500,000	$ -

8. Air Service Contracts

The Commission contracted for the provision of alternate transportation for some communities affected by the closure of the Air Services division (norOntair) until other arrangements could be made. This contractual arrangement extended into the second quarter of 1997. Upon completion of this contract, the Commission began the provision of funds directly to some of the affected communities in order that they may arrange alternate modes of transport. These payments may be found in Schedule 2 under the caption Air Service Contracts, and the payments, which originally were expected to end in 1999, will likely end in 2001.

December 31, 2000

6. Commission Revenues

The Commission's Telecommunications Division has a traffic agreement with Bell Canada that covers all long distance services that either originate within and terminate outside, or originate outside and terminate within, the Commission's service area. Bell Canada gave notice that they wished to terminate this agreement in 1997. The CRTC determined that the existing agreement be made interim, effective January 1, 1998 until a new agreement could be established between both parties. In 1998, Bell Canada filed an application with the CRTC requesting termination of the current agreement with future revenue settlements to be made on the basis of Carrier Access Tariffs (CAT). During fiscal 2000, the CRTC concurred with the Bell Canada application and directed that, effective January 1, 1998, revenue settlements be made on CAT based methodology.

During 2000, the Rail Services Division derived 44% (1999 - 49%) of its revenue from three major customers.

7. Derailment Costs

On March 14, 2000, one of the Commission's freight trains derailed in a remote area of northeastern Ontario. The train carried, in addition to other commodities, sulphuric acid. The cumulative costs of the accident as of December 31, 2000 were determined to be $8,500,000. Any additional costs that are not covered by the self-insurance or third-party insurance are expensed in the period in which they are incurred. The fiscal 2000 expense is determined as follows:

	2000	1999
Total derailment costs	$ 8,500,000	$ -
Less: recovered from self-insurance fund	3,000,000	-
Less: receivable from third-party insurance (net of a $2,000,000 deductible)	3,000,000	-
Operating expense recognized during the year	$ 2,500,000	$ -

8. Air Service Contracts

The Commission contracted for the provision of alternate transportation for some communities affected by the closure of the Air Services division (norOntair) until other arrangements could be made. This contractual arrangement extended into the second quarter of 1997. Upon completion of this contract, the Commission began the provision of funds directly to some of the affected communities in order that they may arrange alternate modes of transport. These payments may be found in Schedule 2 under the caption Air Service Contracts, and the payments, which originally were expected to end in 1999, will likely end in 2001.

December 31, 2000

9. Contingencies/Commitments

Various statements of claim have been issued against the Commission claiming damages. Damages, if any, cannot be estimated at this time and, in any event, the Commission is of the opinion that these claims would be unfounded or covered by insurance after application of a $2,000,000 deductible. Should any loss result, it would be charged to operations when the amount is ascertained.

In 1998, a claim for $3,000,000 was submitted to the National Transportation Agency for partial reimbursement of the write-down of railway passenger rolling stock. The likelihood of the success of the claim remains not determinable at this time and, as a result, is not reflected in these financial statements.

The Commission has contractual obligations on a number of operating leases for such items as rail cars, computer equipment, automotive equipment and other. It is management's opinion that, in aggregate, the annual cost of these leases is not significant to the Commission as a whole.

10. Government Assistance

Under an agreement dated February 24, 1995, the Commission became eligible to receive $4,250,000 in loan proceeds from the Northern Ontario Heritage Fund Corporation (the Heritage Fund), to assist with the purchases of certain specified capital assets. As at December 31, 2000 a total of $4,179,000 (1999 - $4,179,000) has been received and has been recorded as a reduction of the cost of the capital assets. In accordance with the terms of the agreement, the Commission must lease the assets to Algoma Central Railway for a nominal fee of $1 per year. The loan is non-interest bearing and is to be repaid on January 31, 2000, or such later date as the Commission and the Heritage Fund may mutually agree upon ("maturity date"). If the Commission elects in writing within 90 days prior to the maturity date, it may require the Heritage Fund to accept conveyance of title to the assets in full satisfaction of the principal amount of the loan. On October 22, 1999, the Commission expressed, in writing, its desire to elect to have the Heritage Fund accept conveyance of title to the assets in full satisfaction of the loan.

11. Financial Instruments

The Commission's financial instruments consist of cash and term investments of the self-insurance fund, accounts receivable, bank loans and overdrafts, accounts payable and long-term debt. Unless otherwise noted, it is management's opinion that the Commission is not exposed to significant interest, currency or credit risks arising from these financial instruments.

December 31, 2000

12. Related Party Transactions

During the year, the Commission, as trustee for its contributory pension plan, charged the ONTC Contributory Pension Fund $343,000 (1999 - $308,000) for financial and administrative support.

During 2000, the Rail Services division (of the Commission) charged the Telecommunications division (of the Commission) $985,000 (1999 - $985,000) for the use right-of-way over Rail Services land. This amount is disclosed as revenue to the Rail Services division and an expense to the Telecommunications division. Management believes that this transaction was consummated on terms no more or less favourable than those that could have been obtained from other third parties.

13. Long-Term Receivables

	2000	1999
Long-term receivables - Amounts recoverable from parties as the result of operational events which will be resolved beyond the next fiscal period.	$ -	$ 2,864,000

14. Marine Services Revenue - Pelee Island

The contract for the provision of marine services to Pelee Island was subject to renewal March 31, 2000. Contract extensions on a yearly basis may be adopted with both parties' agreement. Termination of the contract can also be made with 90 days' notice. This notice was not received for 2001, so the contract will remain in place for a further term ending March 31, 2002.

15. Write-down of Real Property

The process of selling an office building held by the Commission in Kirkland Lake, Ontario began in fiscal 2000. Based on an appraisal performed by an independent firm, it has become evident that the net realizable value of this property has fallen below its carrying value. Accordingly, the cost of the office building is being written down by $2,300,000

16. Comparative Figures

Prior year's figures have been reclassified where necessary to conform to the current year's presentation.

December 31, 2000

12. Related Party Transactions

During the year, the Commission, as trustee for its contributory pension plan, charged the ONTC Contributory Pension Fund $343,000 (1999 - $308,000) for financial and administrative support.

During 2000, the Rail Services division (of the Commission) charged the Telecommunications division (of the Commission) $985,000 (1999 - $985,000) for the use right-of-way over Rail Services land. This amount is disclosed as revenue to the Rail Services division and an expense to the Telecommunications division. Management believes that this transaction was consummated on terms no more or less favourable than those that could have been obtained from other third parties.

13. Long-Term Receivables

	2000	1999
Long-term receivables - Amounts recoverable from parties as the result of operational events which will be resolved beyond the next fiscal period.	$ -	$ 2,864,000

14. Marine Services Revenue - Pelee Island

The contract for the provision of marine services to Pelee Island was subject to renewal March 31, 2000. Contract extensions on a yearly basis may be adopted with both parties' agreement. Termination of the contract can also be made with 90 days' notice. This notice was not received for 2001, so the contract will remain in place for a further term ending March 31, 2002.

15. Write-down of Real Property

The process of selling an office building held by the Commission in Kirkland Lake, Ontario began in fiscal 2000. Based on an appraisal performed by an independent firm, it has become evident that the net realizable value of this property has fallen below its carrying value. Accordingly, the cost of the office building is being written down by $2,300,000.

16. Comparative Figures

Prior year's figures have been reclassified where necessary to conform to the current year's presentation.

Ontario Northland Transportation Commission
Statement of Employees Paid in Excess of $100,000

December 31, 2000

Name	Position	Salary	Taxable Benefits
K. J. Wallace	President and CEO	$ 180,300	$ 8,934
R. S. Hutton	Acting President	$ 133,672	$ 1,088
S. G. Carmichael	Vice-President - Transportation Services	$ 128,950	$ 1,088
B. R. Wheeler	Vice-President - O.N.Telcom	$ 113,430	$ 979
K. Adams	Captain	$ 102,932	$ 671
J. L. Thib	Chief Transportation Officer	$ 103,902	$ 822
R. M. Thompson	Counsel	$ 108,003	$ 903
D. J. Mills	Manager Train Service and Rules	$ 101,724	$ 750
M. G. Marshall	Engineman	$ 116,545	$ 162
C. G. Yantha	Engineman	$ 105,413	$ 162
B. R. Hofferd	Engineman	$ 104,672	$ 162
S. D. Gowlett	Trainman	$ 119,139	$ 162
L. Y. Picard	Trainman	$ 108,319	$ 162
D. Church	Trainman	$ 103,379	$ 162

Prepared under the Public Sector Salary Disclosure Act, 1996

RAPPORT ANNUEL

Ontario Northland

Table des matières

Introduction ____ 3

Message du président du conseil ____ 4

Message du président intérimaire ____ 5

Les services ferroviaires voyageurs ____ 7

Les services maritimes ____ 8

Les services ferroviaires marchandises ____ 9

Les services d'autobus ____ 10

O.N. Telcom ____ 11

Membres de la commission et administrateurs principaux ____ 12

Les états financiers ____ 13

Introduction

La Commission de transport Ontario Northland (CTON) a été fondée en 1902, en vue de construire la Temiskaming and Northern Ontario Railway. Le mandat initial de la CTON, qui prévoyait la construction d'une voie ferrée sur 110 milles entre North Bay et la région Tri-Town, s'est élargi au cours des ans afin de répondre aux besoins du Nord de l'Ontario. Ontario Northland, dont le siège social se situe à North Bay, assure une gamme variée de services de transport et de télécommunication.

À titre d'entreprise opérationnelle du gouvernement de l'Ontario, Ontario Northland est une agence de développement qui favorise une croissance économique soutenable en établissant et en exploitant des réseaux de transport et de communication, ainsi qu'un grand nombre de services mandatés par le gouvernement provincial.

Exploitée principalement dans le nord-est de l'Ontario, les services non commerciaux (mandatés) de la CTON comptent, entre autres, le Northlander (un service de trains de voyageurs entre Cochrane et Toronto), le Little Bear et le Polar Bear Express (des services de trains de marchandises et de voyageurs entre Cochrane et Moosonee), le M.S. Chi-Cheemaun (un service de traversier entre la péninsule Bruce et l'île Manitoulin) et le Manitou Island II (un service de barge et de traversier entre Moosonee et l'île Moose Factory).

Les services commerciaux comprennent le service de trains de marchandises, les services d'autobus, O.N.Telcom et le service de traversier de l'île Pelée (exploité sous contrat au nom du ministère des Transports).

Message du président du conseil d'administration de la Commission

Voici mon premier rapport à titre de président du conseil d'administration de la Commission. J'aimerais d'abord profiter de l'occasion qui m'est offerte pour remercier mon prédécesseur, Dick Grant, pour sa contribution à Ontario Northland. Au nom de tous les employés d'Ontario Northland, je tiens à le féliciter pour son excellent travail et à lui souhaiter tous mes vœux de bonheur dans ses projets d'avenir.

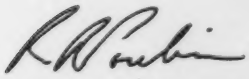
On se souviendra de l'an 2000 comme étant le tournant décisif dans la longue histoire d'Ontario Northland. En mars, Tim Hudak, ministre du Développement du Nord et des Mines, enjoignait la Commission d'effectuer un examen approfondi de toutes les opérations d'Ontario Northland et d'élaborer une stratégie visant l'amélioration du service à la clientèle dans l'ensemble de ses divisions. Suite aux directives du ministre, je rendais public, le 4 décembre, le Service Improvement Plan (Programme d'amélioration du service), élaboré par la société KPMG au nom de la Commission.

KPMG a présenté bon nombre d'options touchant les unités fonctionnelles de la CTON, depuis le maintien du statu quo, jusqu'à une restructuration interne, en passant par la vente au secteur privé de diverses unités fonctionnelles d'Ontario Northland.

Suite à une assemblée extraordinaire de la Commission, pendant laquelle le rapport de la KPMG a été approuvé à l'unanimité, les recommandations ont été transmises au ministre Hudak aux fins d'examen par le gouvernement de l'Ontario. Je vous invite donc à visiter le site Web CTON, à l'adresse www.ontc.on.ca pour obtenir de plus amples renseignements. Vous pourrez également télécharger un résumé du rapport de la KPMG.

Le 13 décembre, le ministre a entériné les recommandations présentées au rapport et il a chargé la Commission de les mettre en œuvre.

En terminant, j'aimerais souligner que les habitants et les entreprises du nord-est de l'Ontario méritent d'avoir accès aux meilleurs services de transport et de communication qui soient. Je suis certain que le Programme d'amélioration du service guidera la CTON dans ses efforts pour atteindre cet objectif.



Royal Poulin, Président du conseil d'administration

Message du président intérimaire

Cette année a été le théâtre d'un grand nombre de défis pour Ontario Northland. Parmi ceux-ci, le plus important a été le Service Improvement Plan (SIP) (Programme d'amélioration du service), rendu public en décembre.

À la lumière des circonstances et des incertitudes reliées au SIP, je tiens à déclarer à tous les intervenants que les affaires suivent leur cours normal chez Ontario Northland, surtout en ce qui a trait aux nombreux services essentiels qu'offre l'entreprise à sa clientèle.

Je suis grandement touché et très fier du degré de professionnalisme et de dévouement dont notre personnel a fait preuve en poursuivant ses efforts pour offrir à notre clientèle le meilleur service qui soit.

En mars, Ontario Northland a essuyé un déraillement majeur au cours duquel de l'acide sulfurique s'est échappé dans un ruisseau et un petit lac, près de Temagami. Il s'en est suivi la fermeture de la voie ferrée principale d'O.N.Rail pendant dix jours. Pendant ce temps, il nous a quand même fallu assurer, dans la mesure du possible, le transport des marchandises des voyageurs.

L'un des principaux clients d'Ontario Northland, la division Kidd Creek de Falconbridge, a annoncé le développement d'une nouvelle mine qui prolongera la durée des opérations minières de Kidd Creek jusqu'en l'an 2024. Cette bonne nouvelle pour O.N.Rail a été soulignée par le succès continu de la division en matière d'expédition de bois d'œuvre. Les efforts de commercialisation de la division ont en effet engendré une augmentation de 500 pour cent du nombre de chargements depuis 1995.

En ce qui a trait aux télécommunications, la société O.N.Tel s'est vue relancée sous le nom de O.N.Telcom et dotée d'une nouvelle image qui évoque davantage l'évolution du domaine des télécommunications. En l'an 2000, O.N.Telcom a introduit un nouveau système de facturation, ainsi que de nouveaux services à tarifs réduits pour contrer la concurrence au sein du marché de l'interurbain dans le Nord de l'Ontario.

Les Services voyageurs ont mis en œuvre bon nombre d'initiatives en l'an 2000, y compris l'amélioration du confort des passagers dans les autobus. Ils ont également tenté de rehausser l'expérience des passagers du Polar Bear Express pendant les randonnées touristiques.

Les Services d'autobus ont rapporté une augmentation du nombre de voyageurs empruntant ses parcours à horaires fixes. Ces services tirent également profit de la nouvelle stratégie de vente qui vise l'augmentation des recettes provenant du nolisement.

Pendant la vérification annuelle du Code international de gestion de la sécurité, les Services maritimes ont travaillé fort en vue d'obtenir leur certificat. Malheureusement, suite à une grève de la main d'œuvre, au mauvais temps ainsi qu'à l'augmentation du prix du carburant, le nombre de véhicules et de voyageurs s'est vu diminué. Ces Services poursuivent toujours leurs efforts en vue d'améliorer les produits offerts.

Les Services corporatifs, qui constituent le centre administratif d'Ontario Northland, soutiennent toujours l'ensemble de l'entreprise par l'entremise de nombreux services, dont: les Communications et les Affaires publiques, les services Informatiques, la Planification d'entreprise, les services Immobiliers, les services Financiers, les Ressources humaines, les services Légaux, les Achats et la Sécurité.

Je tiens à remercier tous les gens d'Ontario Northland pour leurs efforts soutenus. Grâce à eux, notre milieu de travail et d'affaires s'en trouve plus sécuritaire.

En songeant aux défis que l'avenir nous réserve, je les félicite tous pour leur l'excellence de leur travail en l'an 2000.

Bob Hutton, Président intérimaire

Les Services ferroviaires voyageurs

La refonte de la division des services voyageurs en l'an 2000 a donné suite à la création de trois services distincts, dont : les Services ferroviaires voyageurs, les Services d'autobus et les Services de renseignements financiers et de soutien commercial. Cette démarche avait pour but d'éviter le chevauchement et de concentrer les ressources de la société sur les besoins précis de la clientèle et les divers domaines de responsabilité.

Nous avons poursuivi le perfectionnement du service ferroviaire Little Bear et Polar Bear Express en l'an 2000 par la mise en œuvre de nouvelles associations commerciales avec diverses collectivités et groupes touristiques. Parmi les plus importantes modifications apportées par le groupe des services ferroviaires voyageurs en l'an 2000, quelques-unes visaient le Polar Bear Express. Plus spécifiquement, ces améliorations comptaient un nouveau système de réservation automatique, un plus grand nombre de conseillers touristiques à bord, des jeux et de divertissements pour les enfants, des vidéos ainsi qu'un système de diffusion publique perfectionné. Ces services ont également conçu une tournée d'orientation à l'intention des étudiants et du personnel d'Ontario Northland et de la ville de Cochrane, leur procurant ainsi des connaissances sur place en vue d'améliorer le service à la clientèle.

Le transfert des fonctions de vente du Polar Bear Express de Toronto à North Bay et la centralisation des fonctions de service à la clientèle ont eu pour effet d'augmenter la productivité.

En ce qui a trait à la stratégie visant à attirer un plus grand nombre de touristes dans la région, un atelier pour les associés du Polar Bear Express a eu lieu en mars. Le but de cet atelier était de créer une vision commune face au développement touristique et d'augmenter le nombre de touristes dans la région. Tous les associés ont accepté de partager leurs stratégies de commercialisation afin d'élaborer une approche concertée face à l'amélioration du tourisme. Au programme, le confort des clients, la fiabilité des autocars et de meilleurs coûts lors de la conversion des voitures ferroviaires classiques à vapeur en voitures pilotées et chauffées à l'électricité.

- Les services ferroviaires voyageurs exploitent des trains entre Toronto et Moosonee. Le Northlander fait la navette entre Cochrane et Toronto avec correspondance aller-retour à Hearst et à Timmins.
- Le Polar Bear Express présente une excursion en train populaire entre Cochrane et Moosonee pendant les mois d'été.
- Le Little Bear, parmi les derniers trains offrant un arrêt sur signal au Canada, est exploité toute l'année à titre de train de marchandises et de voyageurs sur la même route entre Cochrane et Moosonee.
- Le Station Inn est un hôtel et un restaurant à service complet très fréquenté par les touristes l'été comme l'hiver.

L'introduction de repas chauds dans la voiture-restaurant a contribué à l'amélioration du service à bord du Little Bear Express, dont le nombre de passagers s'est vu augmenter de plus de 13 pour cent, passant de 27 770 en 1999, à 31 569 en l'an 2000.

Conformément aux lois fédérales et à nos propres priorités en matière de sécurité, les services ferroviaires voyageurs ont déposé un Programme de sécurité pour l'accueil des passagers auprès de Transport Canada.

Les Services maritimes

Pour la deuxième année consécutive, les Services maritimes n'ont soustrait aucune croisière en raison du temps ou de problèmes mécaniques. Cependant, le temps froid et humide (surtout les fins de semaine, pendant la saison du nautisme), ainsi que l'augmentation du prix du carburant ont engendré une baisse du nombre de voyageurs à bord du Chi-Cheemaun. La circulation routière connaît une baisse de 1,71 pour cent depuis 1999, tandis que le trafic de voyageurs a chuté de 6,68 pour cent.

- Les services maritimes sont assurés par Ontario Northland par l'entremise de la Owen Sound Transportation Company (OSTC).
- La OSTC exploite des services de traversiers, prescrits par la province, entre Tobermory, sur la péninsule Bruce et South Baymough, sur l'île Manitoulin (Chi-Cheemaun).
- Le Manitou Island II offre un service de barge, mandaté par la province, entre Moosonee et l'île Moose Factory.
- La OSTC assure également, au nom du ministère des Transports de l'Ontario, un service de traversier par l'entremise du M.V. Jiimaan et du M.V. Pelee Islander, qui raccorde Kingsville et Leamington, en Ontario, et l'île Pelée et Sandusky, en Ohio.

Les Services maritimes ont subi, avec succès, la deuxième vérification annuelle du Code international de gestion de la sécurité, grâce aux efforts soutenus de tous les membres du personnel. Ce service a de plus produit une vidéo éducative portant sur la sécurité personnelle des voyageurs.

Des communications systématiques et productives entre le Comité consultatif communautaire et ce service ont engendré une foule d'améliorations du service à la clientèle, dont : des soupers-croisière et des activités pour les enfants, un nombre accru de présentations publicitaires et des téléphones cellulaires pour les voyageurs désirant faire des réservations à bord du navire.

Pendant six semaines, entre le 27 avril et le 2 juin, une grève de la main d'œuvre a entraîné une forte baisse du trafic de véhicules et de passagers à bord du traversier de l'île Pelée. Le trafic véhicules des deux navires a connu une baisse de 15,75 pour cent, alors que le trafic de passagers a chuté de 20,95 pour cent.

Les Services ferroviaires marchandises

Cette année remplie d'activités pour les Services ferroviaires marchandises a été ponctuée par l'un des plus importants déraillements de toute l'histoire d'Ontario Northland. L'accident a eu lieu près de Temagami, en Ontario, le 14 mars. Vingt-neuf wagons ont déraillé, dont 25 étaient remplis d'acide sulfurique. Bien que 12 wagons aient déversé de l'acide sulfurique dans un ruisseau et un petit lac avoisinants, il y a lieu de croire que les mesures correctives entreprises en vue de neutraliser et de récupérer l'acide déversé ont été réussies. La ligne principale d'O.N.Rail a été bloquée pendant dix jours. Entre temps, la circulation a été réacheminée afin de diminuer l'impact sur notre clientèle de transport de marchandises. Des autobus ont assuré la relève du Northlander. On estime le coût total du déraillement à plus de 8 millions de dollars. Une portion de ces coûts est couverte par l'assurance.

La bonne nouvelle transmise par la division Kidd Creek de Falconbridge, à Timmins (l'un des plus importants clients d'O.N.Rail), a eu un effet considérable sur Ontario Northland. L'annonce de Falconbridge, selon laquelle celle-ci prolongerait les opérations minières à Kidd Creek jusqu'en l'an 2024, est de très bon augure pour O.N.Rail.

Notre programme d'entretien de la voie ferrée, évalué à 7 millions de dollars, comprend l'installation de plus de 45 000 plaques de jonction pour chemin de fer, des rails de réemploi sur deux milles, ainsi que la mise à niveau de l'empierrement dans les subdivisions de Island Falls et de Temagami.

Nous continuons à miser nos efforts au sein du secteur du marché du transport du bois d'œuvre d'O.N.Rail en l'an 2000 et à cet effet, nous ajoutons 50 voitures à notre parc pour le transport du bois aux longerons médians. Le nombre total de voitures pour le transport du bois s'est vu augmenté de 22 pour cent pendant l'année. Lorsqu'on les compare aux niveaux de 1995, les expéditions de bois ont augmenté de plus de 500 pour cent. L'augmentation du coût du carburant a motivé ce service à mettre en œuvre « Smart Start Units », lesquels augmenteront le rendement du carburant dans nos locomotives.

« Les services ferroviaires marchandises » assurent le transport de minerai et de produits forestiers ainsi que de produits chimiques, de pétrole et autres produits, à destination et en provenance du Nord de l'Ontario et du nord-ouest du Québec. Ce réseau ferroviaire, qui s'étend sur 700 milles, rejoint le réseau ferroviaire du CN ainsi que celui de la Ottawa Valley Railway, à North Bay, du CN à Rouyn-Noranda et ACRI à Hearst.

- Nos ateliers ferroviaires exécutent une foule de travaux d'entretien, y compris des travaux à la tâche pour clients de l'extérieur.

Notre décision d'élargir la Hallnor Transfer Facility près de Timmins porte toujours fruit, comme le démontre la hausse de 29 pour cent en expéditions de bois d'œuvre et de panneaux à copeaux orientés à cet endroit. Notre association clé avec la mine Agrium, près de Kapuskasing, porte également fruit si l'on en juge par l'augmentation du nombre d'expéditions.

Bon nombre de mesures de sécurité ont été introduites en l'an 2000, dont un nouveau programme d'incitation à la sécurité. Parmi les autres initiatives, on compte : un programme de gestion de la sécurité au service Tracks and Structures (de voies ferrées et de structures) où les absences résultant de blessures sont passées de 22 à 7; un Programme de sécurité pour l'accueil des passagers.

Les Services d'autobus

Les services d'autobus sont heureux d'annoncer une augmentation de 5 pour cent du nombre de passagers dans les autobus à horaires fixes. Ils ont également réussi à percer le marché des affrètements à North Bay et à Sudbury et ce, de manière soutenue. L'augmentation du nombre d'affrètements est le fruit d'une décision, prise l'an dernier, de consacrer un plus grand nombre de ressources à la vente d'affrètements. Ontario Northland est désormais le plus important fournisseur d'autocars pour Rivers Tours de Sudbury ainsi que pour l'équipe de hockey junior A, les North Bay Centennials.

Au sein du marché des voyageurs par autobus, l'une des plus grandes forces d'Ontario Northland est l'attrait que présente ses autobus de classe supérieure pour la clientèle, un fait souligné de nouveau en septembre 2000, grâce à l'ajout de deux nouveaux autocars de 55 sièges.

Ce service a également mis en œuvre un système de gestion automatique de l'entretien, créé en vue du contrôle des frais d'entretien, de la gestion efficace des parcs et de l'amélioration du système d'entretien préventif.

- Les services d'autobus exploitent un parc de 23 autobus, dont 6 peuvent accueillir 55 passagers assis.
- Il offre le transport à horaires fixes entre le nord-est de l'Ontario et Toronto.
- Il offre également des affrètements et des voyages organisés d'un bout à l'autre de l'Amérique du Nord.
- La messagerie par autobus (MPA) est un service d'expédition et de messagerie à horaires fixes dans l'ensemble du pays.

En ce qui a trait à notre rendement opérationnel, la sécurité constitue toujours un « générateur de résultats clés ». En l'an 2000, nous avons introduit d'autres programmes de formation sur les enquêtes et les accidents, offerts par le Comité mixte de santé et de sécurité (CMSS) de la division des Services d'autobus.

O.N.Telcom

En l'an 2000, Ontario Northland relançait « O.N.Tel » sous le nom de « O.N.Telcom », marquant ainsi une nouvelle ère emballante pour l'entreprise. Cette division s'est dotée d'une nouvelle image pour mieux faire connaître son secteur d'activités en pleine croissance et sa vaste gamme de produits et services innovants au sein de ce marché en évolution constante.

Alors qu'elle se prépare à faire face à la concurrence au sein des marchés de l'interurbain, prévue le 1er janvier 2002, O.N.Telcom procède au lancement de plusieurs initiatives commerciales importantes. À titre d'exemple, O.N.Telcom a mis sur pied un nouveau système de facturation. En octobre dernier, elle prenait en charge la facturation de services interurbains de l'entreprise de télécommunications locale. En contrôlant la facturation, O.N.Telcom était en mesure de communiquer directement avec ses clients et de lancer sa propre gamme de plans interurbains à tarifs réduits. La transition vers un nouveau système de facturation et la mise en œuvre de nouveaux plans interurbains ont présenté des défis de taille pour O.N.Telcom et sa clientèle. En décembre, toutefois, la plupart des problèmes avaient été réglés et, pour la plupart des clients, la transition était achevée.

En l'an 2000, O.N.Telcom s'est imposée dans un nouveau marché et ce, par l'entremise d'une association avec la Commission des services publics (PUC) de Sault Ste Marie. L'entreprise a conclu une entente avec la PUC pour le co-développement de produits et pour inciter les clients à employer le réseau de télécommunications à fibres optiques, à haute vitesse, étendu sur 60 kilomètres. D'autres associations avec des sociétés telles que IBM, Cisco Systems et Lucent Technologies permettent à O.N.Telcom d'offrir à sa clientèle du nord de l'Ontario une importante gamme de produits et services de transmission de données et de réseautique.

O.N.Telcom a fait l'acquisition des actifs en matière de télécommunications de la société Abitibi Consolidated, de Iroquois Falls, ajoutant ainsi 750 nouveaux clients à sa liste d'abonnés au service téléphonique local.

- O.N.Telcom est le fournisseur de services interurbains dans le du nord-est de l'Ontario, desservant 150 000 habitants, répartis sur 200 000 kilomètres carrés.
- Grâce à un réseau à la fine pointe de la technologie, O.N.Telcom offre une gamme complète de services interurbains d'un bout à l'autre du Nord de l'Ontario.
- O.N.Telcom assure le service téléphonique local à Moosonee, Moose Factory, Temagami, Marten River et Iroquois Falls.
- O.N.Telcom offre le service cellulaire aux collectivités de Moosonee et de Moose Factory par l'entremise de ses produits O.N.Telcom Mobilité.
- O.N.Telcom commercialise une gamme complète de produits de transmission de données et de réseautique, lui permettant ainsi d'offrir à sa clientèle des solutions clé en mains.
- Grâce à une association stratégique avec IBM, O.N.Telcom est en mesure de soutenir une vaste gamme d'applications matérielles et logicielles et d'offrir des services de consultation en matière de technologie de l'information.
- ONLink, le fournisseur de services Internet d'O.N.Telcom, offre une gamme complète de services à plus de 85 collectivités. En l'an 2000, ONLink a lancé l'accès à Internet à haute vitesse par modem câblé au sein des marchés de Sudbury et de Timmins.
- O.N.Telcom assure également des services mobiles privés aux grandes entreprises de services publics.

LA COMMISSION DE TRANSPORT ONTARIO NORTHLAND

MEMBRES DE LA COMISSION

R. Grant – Président du conseil d'administration - New Liskeard
(Du 1er janvier 1998 au 19 avril 2000)
(Commissaire: du 3 juillet 1996 au 6 janvier 1998)

R. Poulin – Président du conseil d'administration - Nipissing Ouest
(Du 19 avril 2000 au 2 juillet 2002)

V. Monestime Belter – Commissaire - Mattawa
(Du 3 juillet 1996 au 2 juillet 2001)

W.P. Clément – Commissaire - Sudbury
(Du 3 juillet 1996 au 2 juillet 2001)

R. Fortier – Commissaire - Cochrane
(Du 17 février 1999 au 2 juillet 2000)

S.L. Hacio – Commissaire - Thunder Bay
(Du 3 juillet 1998 au 2 juillet 2001)

B. Hopkins – Commissaire - Tobermory
(Du 25 février 1998 au 2 juillet 2002)

L. Jeffries – Commissaire - Moose Factory
(Du 18 décembre 1998 au 8 mars 2000)

K. Okell – Commissaire - North Bay
(Du 26 juillet 1996 au 2 juillet 2001)

L. Richards – Commissaire - Timmins
(Du 3 juillet 1996 au 2 juillet 2001)

R.J. Richardson – Commissaire - North Bay
(Du 30 juillet 1996 au 2 juillet 2001)

PRINCIPAUX ADMINISTRATEURS

K.J. Wallace
Président et chef de la direction (De janvier à décembre)

R.S. Hutton
Président intérimaire (Décembre)
Vice-président, Services internes (De janvier à décembre)

S.G. Carmichael
Vice-président, Services du transport (De janvier à décembre)

B.R. Wheeler
Vice-président, O.N.Telcom (De janvier à décembre)

R.M. Thompson
Conseiller juridique (De janvier à décembre)

LES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

La direction de la Commission de transport Ontario Northland veille à l'intégrité et à la présentation équitable des états financiers consolidés et de tous autres renseignements présentés au rapport annuel. Les états financiers consolidés ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus. Il va sans dire que la direction doit faire preuve d'un certain discernement et présenter la meilleure valeur estimée pendant la préparation des états financiers, surtout lorsqu'il est impossible de définir, en toute certitude et avant le prochain exercice, certaines transactions qui ont un impact sur la période comptable en cours. L'ensemble des renseignements présentés dans le rapport annuel est conforme aux états financiers consolidés.

La Commission maintient divers systèmes de contrôle comptable internes en vue d'assurer, de manière raisonnable, l'exactitude et la fiabilité de renseignements fournis, la comptabilisation adéquate de l'actif et du passif ainsi que la protection des éléments d'actif de la société.

Le comité de la vérification et des finances de la Commission a examiné les états financiers et ceux-ci ont été approuvés par le Conseil d'administration des commissaires. Ces états financiers, dont le rapport est présenté ci-après, ont de plus été vérifiés par le Vérificateur provincial de l'Ontario.

R.R. Poulin
Président et chef de la direction intérimaire

R.S. Hutton
Président intérimaire

North Bay, Ontario
Le 14 avril 2001

LE RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

À la Commission de transport Ontario Northland et au ministre du Développment du Nord et des Mines

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Commission de transport Ontario Northland au 31 décembre 2000, ainsi que les états consolidés des résultats du surplus d'apport, des bénéfices non répartis, et de l'évolution de l'encaisse de l'exercice se terminant à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Commission. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers, après vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification canadienne généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à obtenir l'assurance raisonnable de l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Commission au 31 décembre 2000, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de l'encaisse pour l'exercice terminé à cette date, selon les principes comptables canadienne généralement reconnus.

J.R. McCarter, CA
Vérificateur provincial adjoint

Toronto, Ontario
Le 14 avril 2001

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
Bilan consolidé

(en milliers de dollars)

Le 31 décembre	2000	1999
Actif		
Actif à court terme		
Débiteurs (Notes 2 et 7)	31 321 $	22 421 $
Inventaire	9 845	9 565
Frais payés d'avance	319	830
	41 485	32 816
Fonds d'auto assurance (Notes 1 et 7)		
- Valeur marchande 2 871 $; (1999 - 4 333 $)	2 808	4 327
Créances à long-terme (Note 13)	-	2 864
Immobilisations (Annexe 1) (Note 10)	248 275	243 157
Actifs au titre des prestations constituées (Note 3)	124 724	12 382
	417 292 $	295 546 $
Passif et Avoir de la Province de l'Ontario		
Passif à court terme		
Emprunts bancaire et découvert en banque (Note 2)	12 859 $	5 656 $
Créditeurs et frais courus	22 045	17 797
Versement sur la dette à long terme (Note 4)	2 004	1 707
Revenus reportés	346	582
	37 254	25 742
Provision pour fonds d'auto-assurances (Notes 1 et 7)	2 808	4 327
Dette à long terme (Note 4)	68 023	68 475
Obligation au titre des prestations constituées (Note 3)	48 998	-
	157 083	98 544
Eventualités / Engagements (Note 9)		
Avoir de la province de l'Ontario		
Surplus d'apport	25 319	24 288
Bénéfices non répartis	234 890	172 714
	260 209	197 002
	417 292 $	295 546 $

Approuvé au nom de la Commission

R.R. Poulin
Président du conseil d'administation et chef de la direction intérimaire

R.S. Hutton
Président intérimaire

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie integrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
Bilan consolidé

(en milliers de dollars)

Le 31 décembre	2000	1999
Actif		
Actif à court terme		
Débiteurs (Notes 2 et 7)	**31 321 $**	22 421 $
Inventaire	**9 845**	9 565
Frais payés d'avance	**.319**	830
	41 485	32 816
Fonds d'auto assurance (Notes 1 et 7)		
- Valeur marchande 2 871 $; (1999 - 4 333 $)	**2 808**	4 327
Créances à long-terme (Note 13)	**-**	2 864
Immobilisations (Annexe 1) (Note 10)	**248 275**	243 157
Actifs au titre des prestations constituées (Note 3)	**124 724**	12 382
	417 292 $	295 546 $
Passif et Avoir de la Province de l'Ontario		
Passif à court terme		
Emprunts bancaire et découvert en banque (Note 2)	**12 859 $**	5 656 $
Créditeurs et frais courus	**22 045**	17 797
Versement sur la dette à long terme (Note 4)	**2 004**	1 707
Revenus reportés	**346**	582
	37 254	25 742
Provision pour fonds d'auto-assurances (Notes 1 et 7)	**2 808**	4 327
Dette à long terme (Note 4)	**68 023**	68 475
Obligation au titre des prestations constituées (Note 3)	**48 998**	-
	157 083	98 544
Eventualités / Engagements (Note 9)		
Avoir de la province de l'Ontario		
Surplus d'apport	**25 319**	24 288
Bénéfices non répartis	**234 890**	172 714
	260 209	197 002
	417 292 $	295 546 $

Approuvé au nom de la Commission

R.R. Poulin
Président du conseil d'administation et chef
de la direction intérimaire

R.S. Hutton
Président interimaire

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie integrante de ces etats financiers consolides

Commission de transport Ontario Northland
État du surplus d'apport consolidé

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2000	1999
Solde, début d'exercice	**24 288 $**	24 000 $
Plus: Contributions de la province de l'Ontario	**1 742**	1 092
Moins: Amortissement	**711**	804
Solde, fin d'exercice	**25 319 $**	24 288 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
État des résultats et bénéfices non répartis consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2000	1999
Revenus d'exploitation (Annexe 2)	**155 577 $**	144 094 $
Dépenses d'exploitation (Annexe 2)	**135 517**	130 505
Bénéfice d'exploitation	**20 060**	13 589
Autres dépenses d'exploitation		
Amortissement (Annexe 2)	**12 109**	10 421
Dépenses de déraillement (Note 7)	**2 500**	-
Placement et autres revenus	**(8)**	(10)
Intérêts débiteurs (Annexe 2)	**2 369**	1 569
Profit sur vente d'immobilisations (Annexe 2)	**(1 296)**	(372)
Réduction de la valeur d'un bien immobilier (Note 15)	**2 303**	-
	17 977	11 608
Bénéfice net pour l'exercice	**2 083**	1 981
Bénéfice non répartis, début d'exercice	**172 714**	170 733
Modification de convention comptable (Note 3)	**60 093**	-
Bénéfice non répartis, fin d'exercice	**234 890 $**	172 714 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés

Commission de transport Ontario Northland
État du surplus d'apport consolidé

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2000	1999
Solde, début d'exercice	**24 288 $**	24 000 $
Plus: Contributions de la province de l'Ontario	**1 742**	1 092
Moins: Amortissement	**711**	804
Solde, fin d'exercice	**25 319 $**	24 288 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés

Commission de transport Ontario Northland
État des résultats et bénéfices non répartis consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2000	1999
Revenus d'exploitation (Annexe 2)	**155 577 $**	144 094 $
Dépenses d'exploitation (Annexe 2)	**135 517**	130 505
Bénéfice d'exploitation	**20 060**	13 589
Autres dépenses d'exploitation		
Amortissement (Annexe 2)	**12 109**	10 421
Dépenses de déraillement (Note 7)	**2 500**	-
Placement et autres revenus	**(8)**	(10)
Intérêts débiteurs (Annexe 2)	**2 369**	1 569
Profit sur vente d'immobilisations (Annexe 2)	**(1 296)**	(372)
Réduction de la valeur d'un bien immobilier (Note 15)	**2 303**	-
	17 977	11 608
Bénéfice net pour l'exercice	**2 083**	1 981
Bénéfice non répartis, début d'exercice	**172 714**	170 733
Modification de convention comptable (Note 3)	**60 093**	-
Bénéfice non répartis, fin d'exercice	**234 890 $**	172 714 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés

Commission de transport Ontario Northland
État de l'évolution de l'encaisse consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2000	1999
Liquidités provenant des (utilisées par les)		
Activités d'exploitation		
Bénéfice net d'exercice	**2 083 $**	1 981 $
Poste ne comportant aucun mouvement d'encaisse		
Amortissement (Annexe 2)	**12 109**	10 421
Profit sur vente d'immobilisations	**(1 296)**	(372)
Réduction de la valeur d'un bien immobilier et autres	**945**	-
	13 841	12 030
Variation des postes hors liquidités		
Débiteurs	**(6 038)**	(4 301)
Inventaire	**(280)**	1 452
Frais payés d'avance	**511**	(305)
Créditeurs et frais courus	**4 248**	4 572
Revenus reportés	**(236)**	140
	12 046	13 588
Activités d'investissement		
Augmentation des immobilisations	**(19 354)**	(37 902)
Produits du fond d'auto-assurance	**3 000**	-
Produits de la vente d'immobilisations	**2 011**	940
(Diminution) augmentation des autres éléments d'actif	**(294)**	870
	(14 637)	(36 092)
Activités de financement		
Diminution de la dette à long terme (Note 4)	**(1 755)**	(487)
Produits de la dette à long terme (Note 4)	**-**	21 817
Coût de déraillement payés du fond d'auto-assurance	**(3 000)**	-
Contributions de la province de l'Ontario	**1 742**	1 092
Emprunts bancaire et découvert en banque	**7 203**	82
Autres pasifs	**(1 599)**	-
	2 591	22 504
Variations de l'encaisse et quasi-espèces au cours de l'exercice	**-**	-
Encaisse et quasi-espèces, début d'exercice	**-**	-
Encaisse et quasi-espèces, fin d'exercice	**- $**	- $
Révélation d'information supplémentaire de l'évolution de l'encaisse:		
Intérêts payés au cours de l'exercice et inclus dans bénéfice net	**2 369 $**	1 569 $
Activités d'investissement et financement hors liquidité:		
Appropriation de dette à long terme pour acquérir des actifs	**1 600 $**	- $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
Annexe des immobilisations consolidées
Annexe 1

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	Coût	Amortissement cumulé	2000 Valeur nette	1999 Valeur nette
Service ferroviaires				
Voies	184 950 $	67 471 $	**117 479 $**	109 165 $
Bâtiments	35 399	11 733	**23 666**	24 242
Équipement	74 052	31 958	**42 094**	43 451
Travaux en cours	2 890	-	**2 890**	6 157
Télécommunications				
Équipement	114 282	69 745	**44 537**	42 463
Bâtiments	3 522	1 506	**2 016**	2 034
Travaux en cours	4 502	-	**4 502**	1 926
Services maritimes (Owen Sound)				
Navires	12 959	11 231	**1 728**	2 055
Terrain et bâtiments	126	49	**77**	79
Équipement	280	263	**17**	28
Services d'autobus				
Autobus	8 641	3 288	**5 353**	4 848
Travaux en cours	-	-	**-**	164
Services maritimes (North Bay et Moosonee)				
Navires	385	274	**111**	122
Bâtiments	1	1	**-**	-
Développement				
Terrain et bâtiments	5 607	2 452	**3 155**	5 773
Terrain détenu pour revendre	650	-	**650**	650
	448 246 $	199 971 $	**248 275 $**	243 157 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie integrante de ces etats financiers consolides

Commission de transport Ontario Northland
État de l'évolution de l'encaisse consolidés

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2000	1999
Liquidités provenant des (utilisées par les)		
Activités d'exploitation		
Bénéfice net d'exercice	**2 083 $**	1 981 $
Poste ne compartant aucun mouvement d'encaisse		
Amortissement (Annexe 2)	**12 109**	10 421
Profit sur vente d'immobilisations	**(1 296)**	(372)
Réduction de la valeur d'un bien immobilier et autres	**945**	-
	13 841	12 030
Variation des postes hors liquidités		
Débiteurs	**(6 038)**	(4 301)
Inventaire	**(280)**	1 452
Frais payés d'avance	**511**	(305)
Créditeurs et frais courus	**4 248**	4 572
Revenus reportés	**(236)**	140
	12 046	13 588
Activités d'investissement		
Augmentation des immobilisations	**(19 354)**	(37 902)
Produits du fond d'auto-assurance	**3 000**	-
Produits de la vente d'immobilisations	**2 011**	940
(Diminution) augmentation des autres éléments d'actif	**(294)**	870
	(14 637)	(36 092)
Activités de financement		
Diminution de la dette à long terme (Note 4)	**(1 755)**	(487)
Produits de la dette à long terme (Note 4)	**-**	21 817
Coût de déraillement payés du fond d'auto-assurance	**(3 000)**	-
Contributions de la province de l'Ontario	**1 742**	1 092
Emprunts bancaire et découvert en banque	**7 203**	82
Autres pasifs	**(1 599)**	-
	2 591	22 504
Variations de l'encaisse et quasi-espèces au cours de l'exercice	**-**	-
Encaisse et quasi-espèces, début d'exercice	**-**	-
Encaisse et quasi-espèces, fin d'exercice	**- $**	- $
Révélation d'information supplémentaire de l'évolution de l'encaisse:		
Intérêts payés au cours de l'exercice et inclus dans bénéfice net	**2 369 $**	1 569 $
Activités d'investissement et financement hors liquidité:		
Appropriation de dette à long terme pour acquérir des actifs	**1 600 $**	- $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
Annexe des immobilisations consolidées
Annexe 1

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	Coût	Amortissement cumulé	2000 Valeur nette	1999 Valeur nette
Service ferroviaires				
Voies	184 950 $	67 471 $	**117 479 $**	109 165 $
Bâtiments	35 399	11 733	**23 666**	24 242
Équipement	74 052	31 958	**42 094**	43 451
Travaux en cours	2 890	-	**2 890**	6 157
Télécommunications				
Équipement	114 282	69 745	**44 537**	42 463
Bâtiments	3 522	1 506	**2 016**	2 034
Travaux en cours	4 502	-	**4 502**	1 926
Services maritimes (Owen Sound)				
Navires	12 959	11 231	**1 728**	2 055
Terrain et bâtiments	126	49	**77**	79
Équipement	280	263	**17**	28
Services d'autobus				
Autobus	8 641	3 288	**5 353**	4 848
Travaux en cours	-	-	**-**	164
Services maritimes (North Bay et Moosonee)				
Navires	385	274	**111**	122
Bâtiments	1	1	**-**	-
Développement				
Terrain et bâtiments	5 607	2 452	**3 155**	5 773
Terrain detenu pour revendre	650	-	**650**	650
	448 246 $	199 971 $	**248 275 $**	243 157 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie integrante de ces états financiers consolidés

Commission de transport Ontario Northland
Annexe des revenus et des dépenses d'exploitation consolidés
Annexe 2

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2000	1999
Services ferroviaires		
Revenus de ventes (Note 6)	**61 058 $**	55 973 $
Remboursement du gouvernement (Note 5)	**14 423**	9 531
Revenus d'exploitation	**75 481**	65 504
Dépenses d'exploitation	**65 353**	65 042
Bénéfice d'exploitation	**10 128**	462
Amortissement	**6 702**	5 372
Profit sur vente d'immobilisations	**(258)**	(34)
Intérêt débiteurs	**1 978**	1 409
Bénéfice (perte) d'exploitation	**1 706**	(6 285)
Télécommunications		
Revenus de ventes (Note 6)	**60 190**	58 782
Dépenses d'exploitation	**44 254**	40 008
Bénéfice d'exploitation	**15 936**	18 774
Amortissement	**4 476**	4 131
(Profit) perte sur vente d'immobilisations	**(2)**	2
Bénéfice net d'exploitation	**11 462**	14 641
Services d'autobus		
Revenus de ventes	**9 242**	8 720
Dépenses d'exploitation	**7 840**	8 046
Bénéfice d'exploitation	**1 402**	674
Amortissement	**510**	550
Profit sur vente d'immobilisations	**(114)**	(146)
Bénéfice net d'exploitations	**1 006**	270
Services maritimes (Owen Sound)		
Revenus de ventes	**5 410**	5 488
Remboursement du gouvernement (Note 5)	**904**	890
Revenus d'exploitation	**6 314**	6 378
Dépenses d'exploitation	**6 452**	6 091
(Perte) bénéfice d'exploitation	**(138)**	287
Amortissement	**32**	41
(Perte) bénéfice net(te) d'exploitation	**(170)**	246

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
Annexe des revenus et des dépenses d'exploitation consolidés
Annexe 2 (suite)

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2000	1999
Services maritimes (Pelee Island) (Note 14)		
Revenus de ventes	**3 611 $**	3 459 $
Dépenses d'exploitation	**3 311**	3 159
Bénéfice net d'exploitation	**300**	300
Services maritimes (Moosonee)		
Revenus de ventes	**154**	142
Remboursement du gouvernement (Note 5)	**65**	50
Revenus d'exploitation	**219**	192
Dépenses d'exploitation	**225**	189
(Perte) bénéfice net(te) d'exploitation	**(6)**	3
Contrats de services aériens		
Remboursement du gouvernement (Notes 5 and 8)	**-**	694
Dépenses d'exploitation	**152**	518
(Perte) bénéfice net(te) d'exploitation	**(152)**	176
Propriétés à louer		
Revenus de ventes	**520**	365
Dépenses d'exploitation	**428**	331
Bénéfice d'exploitation	**92**	34
Amortissement	**118**	25
Profit sur vente d'immobilisations	**(165)**	(194)
Bénéfice net d'exploitation	**139**	203
Administration		
Dépenses d'exploitation	**7 502**	7 121
Perte d'exploitation	**(7 502)**	(7 121)
Amortissement	**271**	302
Profit sur vente d'immobilisations	**(757)**	-
Interêt débiteurs	**391**	160
Perte nette d'exploitation	**(7 407)**	(7 583)

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie integrante de ces états financiers consolidés

Commission de transport Ontario Northland
Annexe des revenus et des dépenses d'exploitation consolidés
Annexe 2

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2000	1999
Services ferroviaires		
Revenus de ventes (Note 6)	61 058 $	55 973 $
Remboursement du gouvernement (Note 5)	14 423	9 531
Revenus d'exploitation	75 481	65 504
Dépenses d'exploitation	65 353	65 042
Bénéfice d'exploitation	10 128	462
Amortissement	6 702	5 372
Profit sur vente d'immobilisations	(258)	(34)
Intérêt débiteurs	1 978	1 409
Bénéfice (perte) d'exploitation	1 706	(6 285)
Télécommunications		
Revenus de ventes (Note 6)	60 190	58 782
Dépenses d'exploitation	44 254	40 008
Bénéfice d'exploitation	15 936	18 774
Amortissement	4 476	4 131
(Profit) perte sur vente d'immobilisations	(2)	2
Bénéfice net d'exploitation	11 462	14 641
Services d'autobus		
Revenus de ventes	9 242	8 720
Dépenses d'exploitation	7 840	8 046
Bénéfice d'exploitation	1 402	674
Amortissement	510	550
Profit sur vente d'immobilisations	(114)	(146)
Bénéfice net d'exploitations	1 006	270
Services maritimes (Owen Sound)		
Revenus de ventes	5 410	5 488
Remboursement du gouvernement (Note 5)	904	890
Revenus d'exploitation	6 314	6 378
Dépenses d'exploitation	6 452	6 091
(Perte) bénéfice d'exploitation	(138)	287
Amortissement	32	41
(Perte) bénéfice net(te) d'exploitation	(170)	246

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
Annexe des revenus et des dépenses d'exploitation consolidés
Annexe 2 (suite)

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2000	1999
Services maritimes (Pelee Island) (Note 14)		
Revenus de ventes	3 611 $	3 459 $
Dépenses d'exploitation	3 311	3 159
Bénéfice net d'exploitation	300	300
Services maritimes (Moosonee)		
Revenus de ventes	154	142
Remboursement du gouvernement (Note 5)	65	50
Revenus d'exploitation	219	192
Dépenses d'exploitation	225	189
(Perte) bénéfice net(te) d'exploitation	(6)	3
Contrats de services aériens		
Remboursement du gouvernement (Notes 5 and 8)	-	694
Dépenses d'exploitation	152	518
(Perte) bénéfice net(te) d'exploitation	(152)	176
Propriétés à louer		
Revenus de ventes	520	365
Dépenses d'exploitation	428	331
Bénéfice d'exploitation	92	34
Amortissement	118	25
Profit sur vente d'immobilisations	(165)	(194)
Bénéfice net d'exploitation	139	203
Administration		
Dépenses d'exploitation	7 502	7 121
Perte d'exploitation	(7 502)	(7 121)
Amortissement	271	302
Profit sur vente d'immobilisations	(757)	-
Intérêt débiteurs	391	160
Perte nette d'exploitation	(7 407)	(7 583)

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
Annexe des revenus et des dépenses d'exploitation consolidés
Annexe 2 (suite)

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2000	1999
Total d'exploitation		
Revenus de ventes	**140 185**	132 929
Remboursement du gouvernement (Note 5)	**15 392**	11 165
Revenus d'exploitation	**155 577**	144 094
Dépenses d'exploitation	**135 517**	130 505
Bénéfice d'exploitation	**20 060**	13 589
Amortissement	**12 109**	10 421
Profit sur vente d'immobilisations	**(1 296)**	(372)
Intérêt débiteurs	**2 369**	1 569
Bénéfice net d'exploitations	**6 878 $**	1 971 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
Annexe des revenus et des dépenses d'exploitation consolidés
Annexe 2 (suite)

(en milliers de dollars)

Pour l'exercice se terminant le 31 décembre	2000	1999
Total d'exploitation		
Revenus de ventes	**140 185**	132 929
Remboursement du gouvernement (Note 5)	**15 392**	11 165
Revenus d'exploitation	**155 577**	144 094
Dépenses d'exploitation	**135 517**	130 505
Bénéfice d'exploitation	**20 060**	13 589
Amortissement	**12 109**	10 421
Profit sur vente d'immobilisations	**(1 296)**	(372)
Intérêt débiteurs	**2 369**	1 569
Bénéfice net d'exploitations	**6 878 $**	1 971 $

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Commission de transport Ontario Northland
Sommaire des principales conventions comptables

Le 31 décembre 2000

Nature des activités

La Commission de transport Ontario Northland, une entreprise exploitée par le gouvernement ontarien, offre une variété de services commerciaux et non-commerciaux, y compris le transport ferroviaire de marchandises et de passagers, d'autobus, le transport maritime et les télécommunications.

Continuité de l'exploitation

Ces états financiers ont été préparés en fonction d'une entité en pleine activité. Au 4 décembre 2000, la Commission acceptait les recommandations issues d'un Programme d'amélioration du service, exécuté par une firme de consultant indépendante. Le 13 décembre 2000, le ministère du Développement du Nord et des Mines a accepté les recommandations de la Commission et a enjoint celle-ci d'entamer la mise en œuvre de ces recommandations en deux phases, dont :

La première étape, telle que stipulée par le ministre, comporte :

- la cession de O.N.Telcom
- la cession ou la location à bail de la Cochrane Station Inn
- la réorganisation des exploitations maritimes de la C.T.O.N. (Owen Sound Transportation Company) en un organisme distinct dont l'exploitation s'effectuerait à partir d'Owen Sound
- des améliorations au service d'autobus
- la mise en valeur des créneaux touristiques dans la région desservie par le Polar Bear Expess

La deuxième étape, telle que stipulée par le ministre et qui commencera à l'été 2001, comportera :

- l'étude de diverses options pour la cession du service marchandises ferroviaire d'Ontario Northland et
- la diversification des modes de prestation du service des trains de voyageurs Northlander, Little Bear et Polar Bear Express

En date de la préparation de ces états financiers, quelques-unes des mesures susmentionnées devaient être entreprises. Par ailleurs, ces états financiers ne tiennent pas compte des ajustements requis aux éléments d'actif et de passif de la Commission, tels que les coûts de la restructuration et la révélation appropriée découlant de la mise en œuvre de l'une ou de plusieurs des mesures décrites ci-dessus.

Commission de transport Ontario Northland
Sommaire des principales conventions comptables

Le 31 décembre 2000

Avantages sociaux futurs

La Commission a adopté les nouvelles recommandations du chapitre 3461 du Manuel de l'Institut des Comptables Agréés, intitulé Les avantages sociaux futurs. Les nouvelles recommandations ont été appliquées rétroactivement sans redressement. Les bénéfices non répartis au début de l'exercice ont été redressés pour tenir compte de l'effet sur les exercices antérieurs.

Régime de retraite

La Commission a un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés. Selon ce régime, les obligations sont déterminées selon la méthode de répartition des prestations qui reflètent le montant estimatif des prestations futures pour les services rendus jusqu'à maintenant. Les actifs du fonds de pension sont mesurés à la valeur marchande. L'actif au titre des prestations constituées ou l'obligation ainsi que les charges sont déterminés annuellement par des actuaires indépendants en accord avec la pratique actuarielle reconnue qui utilise les meilleurs estimations de la direction.

Autres régimes

La Commission offre un régime d'avantages sociaux après la retraite qui couvre l'assurance-vie, les soins de santé et l'incapacité à long terme en fonction d'un régime défini d'avantages sociaux. Les coûts associés à ces avantages sociaux futurs sont déterminés en fonction d'une évaluation actuarielle en utilisant la méthode de répartition des prestations au prorata des services et en fonction des hypothèses actuarielles. À compter du 1er janvier 2000, le Commission a comptabilisé les avantages de la rémunération des travailleurs de cette façon.

Les charges du régime de retraite et des autres régimes incluent le coût des services courants, les intérêts, les ajustements provenant des modifications du régime et des changements d'hypothèses ainsi que les gains ou pertes. Les gains ou pertes sont amortis selon la méthode linéaire en fonction de la durée moyenne des années de services prévues des employés couverts par le régime. Ces charges sont enregistrées dans l'exercice au cours duquel l'employé a rendu des services à la Commission (Voir la note 3).

Principes de consolidation

Les états financiers consolidés ci-inclus ont été préparés par la direction selon les principes comptables canadiens généralement reconnus. Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive, Ontario Northland International Consulting Services Inc, O.N. Tel Inc., Star Transfer Limited, The Owen Sound Transportation Company Limited, Air-Dale Limited et Nipissing Central Railway Company.

Commission de transport Ontario Northland
Sommaire des principales conventions comptables

Le 31 décembre 2000

Reconnaissance des revenus

Les revenus du transport sont généralement comptabilisés lorsque la cargaison arrive à destination, ou lorsque la cargaison est transférée à un autre transporteur s'il y a plus d'un transporteur. Les autres revenus sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés à l'exception des remboursements du gouvernement fédéral. Les remboursements reçus suite à la vérification annuelle des pertes sont comptabilisés selon la méthode de caisse. Les avances reçues du gouvernement avant que les pertes finales soient établies sont comptabilisées selon la méthode d'exercice. Les ajustements pour les revenus des appels interurbains sont comptabilisés lorsque ces montants peuvent être déterminés de façon raisonnable.

Inventaire

À l'exception des rails usagés tous les matériaux et fournitures sont évalués au coût moyen. Les rails usagés sont évalués à la valeur comptable non amortie déterminée lors de la mise hors service.

Immobilisations et amortissement

Les immobilisations sont présentées au coût d'achat. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire basée sur la durée d'utilisation prévue des éléments d'actif.

Les durées d'utilisation prévues pour les principales catégories d'immobilisations sont les suivantes:

Voies ferrées - principales et secondaires	20 à 50 ans
Locomotives à moteur diesel	25 ans
Wagons	33 ans
Navires	20 à 30 ans
Bâtiments	50 ans
Équipements de télécommunication Matériel informatique	15 ans
Véhicules	3 ans
Matériel informatique	5 ans
Autobus	12 ans

La province de l'Ontario rembourse la Commission pour les coûts de certaines immobilisations destinées à l'exploitation désignée non commerciale par la province. La Commission comptabilise ces immobilisations au coût d'acquisition avec un crédit compensatoire au surplus d'apport. L'amortissement annuel de ces immobilisations est comptabilisé comme une réduction au surplus d'apport.

Fonds d'auto-assurance

L'actif du fonds d'auto-assurance est présenté au coût d'achat.

Impôts sur le revenu

Comme organisme de la province de l'Ontario, la Commission et ses filiales en propriété exclusive sont exonérées d'impôts sur le revenu et par conséquent, il n'y a aucune provision pour impôts dans ces états financiers.

Utilisations d'estimations

La préparation des états financiers selon les principes comptables canadiens généralement reconnus oblige la direction à faire des estimations et des hypothèses qui affectent les montants d'actifs et de passifs qui sont présentés à la date des états financiers ainsi que les montants de revenus et dépenses de l'exercice. Les résultats réels pourraient différer des estimations de la direction.

Le 31 décembre 2000

1. Fonds d'auto-assurance

La Commission suit une politique d'auto-assurance pour les dommages occasionnés par le déraillement de matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Les contributions annuelles versées à ce fonds d'auto-assurance comprennent une prime de 100 000 $ payée par la Commission en plus des revenus d'intérêts sur placements gagnés sur l'actif de ce fonds. Les actifs du fonds comprennent des placements dans des débentures du gouvernement fédéral et provincial au montant de 1 808 000 $ et la Commission a chargé au cours de l'exercice 2000, un montant additionnel de 1 000 000 $ au fonds d'exploitation, lequel sera payé au cours de l'exercice 2001.

Les obligations mentionné si dessus ont des taux d'intérêts annuel de 7,10% à 14,25%. Les dates d'échéance de ces placements s'étendent du 1 janvier 2001 jusqu'au 16 octobre 2006. Ce fonds ainsi que la réserve d'auto-assurance correspondante ont subi une baisse au cours de l'exercice 2000, causée par une réclamation importante envers le fonds pour des coûts encourus par la Commission et engendrés par le déraillement d'un de ses trains de marchandises (Voir la note 7).

2. Marge de crédit

La Commission a une marge de crédit avec une "Canadian Chartered Bank" dont les intérêts sont calculés en utilisant le taux préférentiel moins 0,5%. Le montant maximal autorisé par l'institution financière sur cette marge de crédit est 12 000 000 $. Au 31 décembre 2000, 9 600 000 $ (1999 - 4 200 000 $) de retraits sur la marge de crédit sont inclus avec les emprunts et les découverts bancaires. Selon les facilités de crédit, les comptes à recevoir sont donnés en garantie collatérale.

Après la fin de l'exercice, la Commission a fait une demande au Conseil autorisant la Commission à augmenter sa marge de crédit actuelle de 12 $ millions à un maximum de 15 $ millions. Selon les facilités de crédit, les comptes à recevoir sont donnés en garantie collatérale.

3. Avantages sociaux futurs

Tel que mentionné précédemment, la Commission a adopté les nouvelles recommandations pour la comptabilisation des avantages sociaux futurs. La Commission a appliqué les nouvelles recommandations rétroactivement sans redresser les exercices antérieurs mais en ajustant le solde d'ouverture des bénéfices non répartis. L'adoption des nouvelles recommandations a eu pour effet d'augmenter les soldes d'ouverture des bénéfices non répartis, de l'actif au titre des prestations constituées et de l'obligation au titre des prestations constituées de 60 093 000 $, 107 474 000 $ et 47 381 000 $ respectivement.

La Commission est le fiduciaire pour contribuer au régime de retraite couvert pour tous les employés permanents. Les actifs du régime de retraite sont principalement des placements à long terme et en immobiliers, des débentures corporatives et du gouvernement, lequels sont choisis par des investisseurs professionnels.

Les obligations à payer pour les avantages sociaux comprennent les avantages reliés à la rémunération des travailleurs d'un montant de 11 656 000 $. Ce montant a été déterminé d'après les plus récents calculs actuariels disponibles et préparés par Workplace Health & Safety Board au 31 décembre 1999. L'évaluation au 31 décembre 2000 n'était pas disponible à la date de la préparation des états financiers. La direction est d'avis que le solde au 31 décembre 2000 ne serait pas, de façon significative, différent.

Le 31 décembre 2000

3. Avantages sociaux futurs (suite)

a. Actifs au titre des prestations constituées

	2000		1999	
Obligations au titre des prestations constituées	**327 538 000**	**$**	347 136 000	$
Juste valeur des actifs des régimes	**455 058 000**		407 665 000	
Surplus	**127 520 000**		60 529 000	
Actifs au titre des prestations constituées				
- début d'exercice	**12 382 000**		13 318 000	
Ajustment transitoire	**107 474 000**		-	
Recouvrement (dépense)	**4 574 000**		(3 082 000)	
Cotisations	**294 000**		2 146 000	
Actifs au titre des prestations constituées				
- fin d'exercice	**124 724 000**	**$**	12 382 000	$

b. Obligation au titre des prestations constituées

	2000		1999	
Obligations au titre des prestations constituées	**47 381 000**	**$**	-	$
Juste valeur des actifs des régimes	**-**		-	
Passif non capitalisé	**47 381 000**		-	
Passif au titre des prestations constituées	**47 381 000**	**$**	-	$
- début d'exercice	**-**		-	
Ajustement transitoire	**47 381 000**		-	
Dépense	**3 216 000**		-	
Cotisations	**(1 599 000)**		-	
Passif au titre des prestations constituées				
- fin d'exercice	**48 998 000**	**$**	-	$

c. Composantes de la charge nette de retraite (recouvrement)

	2000		1999	
Coût des services rendus (déductions faite des cotisations des salariés)	**5 503 000**	**$**	4 631 000	$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	**21 009 000**		19 456 000	
Rendement prévu des actifs du régime	**(31 086 000)**		(21 445 000)	
Amortissement net pour l'exercice	**-**		440 000	
	(4 574 000)	**$**	3 082 000	$

Le 31 décembre 2000

3. Avantages sociaux futurs (suite)

a. Actifs au titre des prestations constituées

	2000		1999	
Obligations au titre des prestations constituées	**327 538 000**	**$**	347 136 000	$
Juste valeur des actifs des régimes	**455 058 000**		407 665 000	
Surplus	**127 520 000**		60 529 000	
Actifs au titre des prestations constituées				
- début d'exercice	**12 382 000**		13 318 000	
Ajustment transitoire	**107 474 000**		-	
Recouvrement (dépense)	**4 574 000**		(3 082 000)	
Cotisations	**294 000**		2 146 000	
Actifs au titre des prestations constituées				
- fin d'exercice	**124 724 000**	**$**	12 382 000	$

b. Obligation au titre des prestations constituées

	2000		1999	
Obligations au titre des prestations constituées	**47 381 000**	**$**	-	$
Juste valeur des actifs des régimes	**-**		-	
Passif non capitalisé	**47 381 000**		-	
Passif au titre des prestations constituées	**47 381 000**	**$**	-	$
- début d'exercice	**-**		-	
Ajustement transitoire	**47 381 000**		-	
Dépense	**3 216 000**		-	
Cotisations	**(1 599 000)**		-	
Passif au titre des prestations constituées				
- fin d'exercice	**48 998 000**	**$**	-	$

c. Composantes de la charge nette de retraite (recouvrement)

	2000		1999	
Coût des services rendus (déductions faite des cotisations des salariés)	**5 503 000**	**$**	4 631 000	$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	**21 009 000**		19 456 000	
Rendement prévu des actifs du régime	**(31 086 000)**		(21 445 000)	
Amortissement net pour l'exercice	**-**		440 000	
	(4 574 000)	**$**	3 082 000	$

Le 31 décembre 2000

3. Avantages sociaux futurs (suite)

d. Composantes de la charge nette au titre des autres régimes

	2000	1999
Coût des services rendus (déductions faite des cotisations des salariés)	**638 000 $**	- $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	**2 578 000**	-
	3 216 000 $	- $

e. Moyenne pondérée des hypothèses

Taux d'actualisation - régime de retraite	**7 00**	7 25
Taux d'actualisation - autres régimes	**7 25**	-
Taux de rendement à long terme des actifs du régime	**7 50**	5 75
Taux de croissance hypothétique de la rémunération	**4, 00**	4 00
Taux d'augmentation des frais médicaux	**4,50% à 9,0%**	-

4. Dette à long terme

	2000	1999
Prêt de la province de l'Ontario, sans intérêt ni modalités de remboursement.	**35 208 000 $**	35 208 000 $
Prêt de l'autorité financière de l'Ontario, portant intérêts à un taux annuel de 5,64%, remboursable par versements mensuels de 43 000 $ capital et intérêts débutant le 1 mai 1998 pour une période de 10 ans.	**3 097 000**	3 430 000
Prêt de l'autorité financière de l'Ontario, portant intérêts à un taux annuel de 5,60%, remboursable par versements mensuels de 156 000 $ capital et intérêts débutant le 1 janvier 2000 pour une période de 15 ans.	**18 177 000**	19 014 000
Prêt de l'autorité financière de l'Ontario, portant intérêts à un taux annuel de 6,37%, remboursable par versements mensuels de 109 000 $ capital et intérêts débutant le 1 septembre 1999 pour une période de 15 ans.	**11 991 000**	12 530 000
Actif financé par le vendeur, ne portant aucun intérêt et remboursable sur 8 ans, conformément aux conditions du contrat d'achat.	**1 554 000**	-
	70 027 000	70 182 000
Moins - portion courante	**2 004 000**	1 707 000
	68 023 000 $	68 475 000 $

Le 31 décembre 2000

4. Dette à long terme (suite)

Les paiements requis pour les cinq prochains exercices et subséquemment sont de :

2001	2 004 000	$
2002	2 111 000	
2003	2 225 000	
2004	2 345 000	
2005	2 473 000	
Par la suite	58 869 000	
	70 027 000	$

5. Remboursement du gouvernement

Conformément au mémorandum d'interprétation établi entre la Commission et le ministère du Développement du Nord et des Mines, certaines des exploitations de la Commission ont été désignées non commerciales. La Commission et le Ministère ont approuvé un contrat à prix fixe afin de déterminer le montant d'indemnisation que le gouvernement de l'Ontario a fourni pour l'année 2000. Le gouvernement provincial a dédommagé l'entreprise pour les pertes encourues au niveau du service de train de passager premierement payés en 1999. En 2000, ces paiements, qui sont inclus ci-dessous, totalisaient 4 000 000 $ (1999 - 3 800 000 $). En 2000, le gouvernement provincial a dédommagé l'entreprise pour les pertes encourues au niveau des services de transport aériens aux communautés affectées par la fermeture de la division des services aériens(norOntair), pour le montant de 692 000 $.

Une partie de la perte d'exploitation du service de train de passagers entre North Bay et Toronto est remboursée par l'Office national des transports du Canada en vertu de l'article 270 de la Loi sur les chemins de fer. Le gouvernement fédéral a révoquer la Loi sur les chemins de fer et l'a remplacée par la Loi canadienne du transport. Les négociations entre la Commission et Transport Canada ont pris fin en 1996. Le montant annuel du remboursement a été fixé à 2 500 000 $ pour une période de 5 ans. À la date de la préparation des états financiers, la Commission était en négociation avec le gouvernement fédéral pour renouveler l'entente.

Les détails du remboursement par le gouvernement sont comme suit :

	2000		1999	
De la province de l'Ontario:				
Chemin de fer - Services aux passagers				
..et ligne de Moosonee	**11 924 000**	**$**	7 030 000	$
Contrats de services aériens	**-**		692 000	
Services maritimes (Moosonee)	**65 000**		50 000	
Services maritimes (Owen Sound)	**904 000**		890 000	
	12 893 000		8 662 000	
De Transport Canada:				
Opérations courantes	**2 500 000**		2 500 000	
	15 393 000	**$**	11 162 000	

Le 31 décembre 2000

3. Avantages sociaux futurs (suite)

d. Composantes de la charge nette au titre des autres régimes

	2000	1999
Coût des services rendus (déductions faite des cotisations des salariés)	638 000 $	- $
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 578 000	-
	3 216 000 $	- $

e. Moyenne pondérée des hypothèses

Taux d'actualisation - régime de retraite	7 00	7 25
Taux d'actualisation - autres régimes	7 25	-
Taux de rendement à long terme des actifs du régime	7 50	5 75
Taux de croissance hypothétique de la rémunération	4, 00	4 00
Taux d'augmentation des frais médicaux	4,50% à 9,0%	-

4. Dette à long terme

	2000	1999
Prêt de la province de l'Ontario, sans intérêt ni modalités de remboursement.	35 208 000 $	35 208 000 $
Prêt de l'autorité financière de l'Ontario, portant intérêts à un taux annuel de 5,64%, remboursable par versements mensuels de 43 000 $ capital et intérêts débutant le 1 mai 1998 pour une période de 10 ans.	3 [illegible] 000	3 430 000
Prêt de l'autorité financière de l'Ontario, portant intérêts à un taux annuel de 5,60%, remboursable par versements mensuels de 156 000 $ capital et intérêts débutant le 1 janvier 2000 pour une période de 15 ans.	18 177 000	19 014 000
Prêt de l'autorité financière de l'Ontario, portant intérêts à un taux annuel de 6,37%, remboursable par versements mensuels de 109 000 $ capital et intérêts débutant le 1 septembre 1999 pour une période de 15 ans.	11 991 000	12 530 000
Actif financé par le vendeur, ne portant aucun intérêt et remboursable sur 8 ans, conformément aux conditions du contrat d'achat.	1 554 000	-
	70 027 000	70 182 000
Moins - portion courante	2 004 000	1 707 000
	68 023 000 $	68 475 000 $

Le 31 décembre 2000

4. Dette à long terme (suite)

Les paiements requis pour les cinq prochains exercices et subséquemment sont de :

2001	2 004 000	$
2002	2 111 000	
2003	2 225 000	
2004	2 345 000	
2005	2 473 000	
Par la suite	58 869 000	
	70 027 000	$

5. Remboursement du gouvernement

Conformément au mémorandum d'interprétation établi entre la Commission et le ministère du Développement du Nord et des Mines, certaines des exploitations de la Commission ont été désignées non commerciales. La Commission et le Ministère ont approuvé un contrat à prix fixe afin de déterminer le montant d'indemnisation que le gouvernement de l'Ontario a fourni pour l'année 2000. Le gouvernement provincial a dédommagé l'entreprise pour les pertes encourues au niveau du service de train de passager premierement payés en 1999. En 2000, ces paiements, qui sont inclus ci-dessous, totalisaient 4 000 000 $ (1999 - 3 800 000 $). En 2000, le gouvernement provincial a dédommagé l'entreprise pour les pertes encourues au niveau des services de transport aériens aux communautés affectées par la fermeture de la division des services aériens(norOntair), pour le montant de 692 000 $.

Une partie de la perte d'exploitation du service de train de passagers entre North Bay et Toronto est remboursée par l'Office national des transports du Canada en vertu de l'article 270 de la Loi sur les chemins de fer. Le gouvernement fédéral a révoquer la Loi sur les chemins de fer et l'a remplacée par la Loi canadienne du transport. Les négociations entre la Commission et Transport Canada ont pris fin en 1996. Le montant annuel du remboursement a été fixé à 2 500 000 $ pour une période de 5 ans. À la date de la préparation des états financiers, la Commission était en négociation avec le gouvernement fédéral pour renouveler l'entente.

Les détails du remboursement par le gouvernement sont comme suit :

	2000		1999	
De la province de l'Ontario:				
Chemin de fer - Services aux passagers ..et ligne de Moosonee	**11 924 000**	$	7 030 000	$
Contrats de services aériens	**-**		692 000	
Services maritimes (Moosonee)	**65 000**		50 000	
Services maritimes (Owen Sound)	**904 000**		890 000	
	12 893 000		8 662 000	
De Transport Canada:				
Opérations courantes	**2 500 000**		2 500 000	
	15 393 000	$	11 162 000	

Le 31 décembre 2000

6. Revenus de la Commission

La division de télécommunications de la Commission a un accord de trafic avec Bell Canada qui couvre tous les services interurbains qui proviennent de l'intérieur et se termine a l'extérieur de la région desservie par la Commission ou qui proviennent de l'extérieur et se termine à l'intérieur de cette région. En 1997, Bell Canada a donné un avis que la compagnie voulait mettre fin à cet accord. La CRTC a déterminé que l'accord en vigueur deviendrait provisoire à partir du 1er janvier 1998, jusqu'à ce qu'un nouvel accord soit établi entre les deux partis. En 1998, Bell Canada a déposé une application auprès du CRTC demandant la résiliation du présent accord avec des règlements pour les revenus futures qui seraient basés selon les tarifs du transporteur (CAT). Au cours de l'exercice 2000, le CRTC, suite à la demande de Bell Canada, a décidé que les règlements pour les revenus seront basés sur les tarifs du transporteur (CAT) à compter du 1er janvier 1998.

Au cours de 2000, 44% (1999 - 49%) des revenus de la division des services ferroviaires provenaient de trois clients majeurs.

7. Coût de déraillement

Le 14 mars 2000, un train de marchandise a déraillé dans une région éloignée du nord-est Ontario. Le train transportait, en plus d'autre marchandise, de l'acide sulfurique. Au 31 décembre 2000 les dommages ont été déterminés d'être 8 500 000 $. Les autres coûts qui ne sont pas couverts par le fond d'auto-assurance ou tierce parti seront comptabilisés dans l'exercice dont les montants sont encourus. Au cours de l'exercice 2000 les dépenses ont été déterminé comme suit :

	2000	1999
Total des coûts de déraillement	**8 500 000 $**	- $
Moins : recouvrement du fonds d'autoassurance	**3 000 000**	-
Moins : Moins: assurance à recevoir d'une tierce partie net d'une franchise de 2 000 000 $)	**3 000 000**	
Dépenses d'exploitation constatées aux cours de l'exercice	**2 500 000 $**	- $

8. Contrats de services aériens

La Commission a embauché des sous-traitants afin d'assurer que les communautés affectées aient un autre moyen de transport jusqu'à ce que d'autres arrangements soient faits. Cet engagement contractuel a été prolongé jusqu'au deuxième trimestre de 1997. À la fin de cet engagement, la Commission a commencé à remettre les fonds directement à certaines des communautés affectées afin qu'elles puissent prendre les dispositions nécessaires pour se trouver des moyens de transport alternatifs. Ces paiements sont inscrits à l'annexe 2 sous la rubrique contrats de service aériens, et ces paiements qui devaient prendre fin en 1999, vont s'étendre jusque en l'an 2001.

Le 31 décembre 2000

6. Revenus de la Commission

La division de télécommunications de la Commission a un accord de trafic avec Bell Canada qui couvre tous les services interurbains qui proviennent de l'intérieur et se termine a l'extérieur de la région desservie par la Commission ou qui proviennent de l'extérieur et se termine à l'intérieur de cette région. En 1997, Bell Canada a donné un avis que la compagnie voulait mettre fin à cet accord. La CRTC a déterminé que l'accord en vigueur deviendrait provisoire à partir du 1er janvier 1998, jusqu'à ce qu'un nouvel accord soit établi entre les deux partis. En 1998, Bell Canada a déposé une application auprès du CRTC demandant la résiliation du présent accord avec des règlements pour les revenus futures qui seraient basés selon les tarifs du transporteur (CAT). Au cours de l'exercice 2000, le CRTC, suite à la demande de Bell Canada, a décidé que les règlements pour les revenus seront basés sur les tarifs du transporteur (CAT) à compter du 1er janvier 1998.

Au cours de 2000, 44% (1999 - 49%) des revenus de la division des services ferroviaires provenaient de trois clients majeurs.

7. Coût de déraillement

Le 14 mars 2000, un train de marchandise a déraillé dans une région éloignée du nord-est Ontario. Le train transportait, en plus d'autre marchandise, de l'acide sulfurique. Au 31 décembre 2000 les dommages ont été déterminés d'être 8 500 000 $. Les autres coûts qui ne sont pas couverts par le fond d'auto-assurance ou tierce parti seront comptabilisés dans l'exercice dont les montants sont encourus. Au cours de l'exercice 2000 les dépenses ont été déterminé comme suit :

	2000	1999
Total des coûts de déraillement	**8 500 000 $**	- $
Moins : recouvrement du fonds d'autoassurance	**3 000 000**	-
Moins : Moins: assurance à recevoir d'une tierce partie net d'une franchise de 2 000 000 $)	**3 000 000**	
Dépenses d'exploitation constatées aux cours de l'exercice	**2 500 000 $**	- $

8. Contrats de services aériens

La Commission a embauché des sous-traitants afin d'assurer que les communautés affectées aient un autre moyen de transport jusqu'à ce que d'autres arrangements soient faits. Cet engagement contractuel a été prolongé jusqu'au deuxième trimestre de 1997. À la fin de cet engagement, la Commission a commencé à remettre les fonds directement à certaines des communautés affectées afin qu'elles puissent prendre les dispositions nécessaires pour se trouver des moyens de transport alternatifs. Ces paiements sont inscrits à l'annexe 2 sous la rubrique contrats de service aériens, et ces paiements qui devaient prendre fin en 1999, vont s'étendre jusque en l'an 2001.

Le 31 décembre 2000

9. Eventualités / Engagements

Des réclamations ont été émises contre la Commission pour des dommages occasionnés. Les dommages, le cas échéant, ne peuvent être estimés Présentement; la Commission est d'avis que ces poursuites sont sans fondement ou couvertes par l'assurance sauf pour le déductible de 2 000 000 $. Si des pertes en résultaient, elles seraient imputées à l'exploitation lorsque le montant en serait établi.

En 1998 une demande d'indemnités de 3 000 000 $ a été envoyée à l'Agence nationale de transport pour un remboursement partiel de la réduction de la valeur du matériel roulant relié au train passager. Comme on ne peut déterminer avec certitude si cette indemnité sera reçue, aucun montant n'a été comptabilisé aux états financiers.

La Commission a signé des contrats de location-exploitation principalement pour des véhicules de transport ferroviaire, de l'équipement informatique, du matériel roulant et autres. La direction est d'avis que les coûts totaux annuels de ces contrats de location ne sont pas significatifs pour la Commission.

10. Aide gouvernementale

En vertu de l'accord commercial daté du 24 février 1992, la Commission a devenue éligible à recevoir un prêt de 4 250 000 $ de la Société de gestion du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario (le Fonds du patrimoine) afin de l'aider à acheter certaines immobilisations spécifiques. Au 31 décembre 2000, un total de 4 179 000 $ (1999 - 4 179 000 $) a été reçu et comptabilisé en réduction du coût des immobilisations. Selon les termes de l'accord, la Commission a loué les actifs au chemin de fer Algoma Central Railway pour une valeur symbolique de 1 $ par année. Le prêt ne porte aucun intérêt et doit être remboursé le 31 janvier 2001, où à une date ultérieure à laquelle la Commission et le Fonds du patrimoine auront mutuellement convenue (date d'échéance). La Commission peut décider par écrit et dans les 90 jours de la date d'échéance, du transfert du titre de l'actif au Fonds du patrimoine pour le montant du principal du prêt. Au 22 octobre 1999, la Commission a exprimé, par écrit sa volonté de transférer au Fonds du patrimoine le titre de l'actif pour le montant du prêt.

11. Instruments financier

Les instruments financiers de la Commission sont composés de l'encaisse et placement à terme du fonds d'auto-assurance, des comptes recevables, emprunts bancaire et découvert en banque, des comptes payables et frais courus, ainsi que des dettes à long terme. À moins d'avis contraire, selon la direction, la Commission n'est pas exposée à un risque de taux d'intérêt, à un risque de taux de change ni à un risque de crédit qui seraient matériels et qui proviendraient des instruments financiers.

Le 31 décembre 2000

12. Transactions entre apparentés

Au cours de l'année, la Commission comme fiduciaire pour contribuer au régime de retraite a facturé le fonds de pension contributif de l'ONTC pour un montant de 343 000 $ (1999 - 308 000 $) pour support administratif.

Au cours de 2000, la division du service ferroviaire (de la Commission) a facturé la division de télécommunications (de la Commission) un montant de 985 000 $ (1999 - 985 000 $) pour avoir le droit de passage par dessus le service ferroviaire. Ce montant est présenté comme un revenu pour la division du service ferroviaire et comme une dépense pour la division de télécommunications. L'administration croit que les termes de cette transaction ont été établis de la même façon que si la transaction avait été effectuée avec un parti sans lien de dépendance.

13. Créances à long terme

	2000	1999
Comptes à recevoir à long terme - Montants recouvrables des partis suite à des événements opérationnels qui seront résolus après la fin du prochain exercice.	- $	2 864 000 $

14. Services maritimes - Pelee Island

Le contrat pour les services maritimes de l'Île Pelee devait être renouvelé le 31 mars 2000. Le prolongement du contrat sur une base annuelle peut être adopté avec l'accord des deux parties. Le contrat peut être terminé avec 90 jours de préavis. Cet avis n'a pas été reçu pour 2001 et par conséquent, le contrat demeure en vigueur pour un terme additionnel se terminant le 31 mars 2002.

15. Réduction de la valeur d'un bien immobilier

Au cours de l'exercice 2000, le processus de mise en vente d'un immeuble à bureau détenu par la Commission au Lac Kirkland, en Ontario a débuté. En fonction d'une évaluation préparée par une firme indépendante, il est évident que la valeur nette de réalisation de la propriété a diminué et qu'elle se situe en dessous de la valeur comptable. Ainsi, le coût de l'immeuble à bureau a été diminué de 2 300 000 $ pour tenir compte de la baisse de valeur.

16. Chiffres comparatifs

Pour fins de comparaison, la classification de certains postes de l'exercice précédent a été modifiée pour se conformer à la présentation adoptée dans l'exercice courant.

Le 31 décembre 2000

12. Transactions entre apparentés

Au cours de l'année, la Commission comme fiduciaire pour contribuer au régime de retraite a facturé le fonds de pension contributif de l'ONTC pour un montant de 343 000 $ (1999 - 308 000 $) pour support administratif.

Au cours de 2000, la division du service ferroviaire (de la Commission) a facturé la division de télécommunications (de la Commission) un montant de 985 000 $ (1999 - 985 000 $) pour avoir le droit de passage par dessus le service ferroviaire. Ce montant est présenté comme un revenu pour la division du service ferroviaire et comme une dépense pour la division de télécommunications. L'administration croit que les termes de cette transaction ont été établis de la même façon que si la transaction avait été effectuée avec un parti sans lien de dépendance.

13. Créances à long terme

	2000	1999
Comptes à recevoir à long terme - Montants recouvrables des partis suite à des événements opérationnels qui seront résolus après la fin du prochain exercice.	- $	2 864 000 $

14. Services maritimes - Pelee Island

Le contrat pour les services maritimes de l'Île Pelee devait être renouvelé le 31 mars 2000. Le prolongement du contrat sur une base annuelle peut être adopté avec l'accord des deux parties. Le contrat peut être terminé avec 90 jours de préavis. Cet avis n'a pas été reçu pour 2001 et par conséquent, le contrat demeure en vigueur pour un terme additionnel se terminant le 31 mars 2002.

15. Réduction de la valeur d'un bien immobilier

Au cours de l'exercice 2000, le processus de mise en vente d'un immeuble à bureau détenu par la Commission au Lac Kirkland, en Ontario a débuté. En fonction d'une évaluation préparée par une firme indépendante, il est évident que la valeur nette de réalisation de la propriété a diminué et qu'elle se situe en dessous de la valeur comptable. Ainsi, le coût de l'immeuble à bureau a été diminué de 2 300 000 $ pour tenir compte de la baisse de valeur.

16. Chiffres comparatifs

Pour fins de comparaison, la classification de certains postes de l'exercice précédent a été modifiée pour se conformer à la présentation adoptée dans l'exercice courant.

Commission de transport Ontario Northland
d'employés dont le salaire excède $100,000

Le 31 décembre 2000

Nom	Poste	Salaire	Avantages sociaux imposables
K.J. Wallace	Président et chef des opérations	180 300 $	8 934 $
R.S. Hutton	Président intérimaire	133 672 $	1 088 $
S.G. Carmichael	Vice-président - Services de transport	128 950 $	1 088 $
B.R. Wheeler	Vice-président - O.N. Telcom	113 430 $	979 $
K. Adams	Commandant	102 932 $	671 $
J.L. Thib	Chef des transports	103 902 $	822 $
R.M. Thompson	Avocat	108 003 $	903 $
D.J. Mills	Directeur - Services ferroviaires et Règles	101 724 $	750 $
M.G. Marshall	Mécanicien	116,545 $	162 $
C.G. Yantha	Mécanicien	105 413 $	162 $
B.R. Hofferd	Mécanicien	104 672 $	162 $
S.D. Gowlett	Agent de train	119 139 $	162 $
L.Y. Picard	Agent de train	108 319 $	162 $
D. Church	Agent de train	103 379 $	162 $

Préparé conformément à la Loi sur la divulgation de la rémunération dans le secteur public, 1996.